3 1761 09427738 1

UNIVERSITY OF TORONTO.
KING ALFRED LIBRARY OF HISTORY
FOUNDED BY
GOLDWIN SMITH AND HARRIET SMITH
1901

Law
Internal
M376rh

NOUVEAU

RECUEIL GÉNÉRAL

DE

TRAITÉS

ET

AUTRES ACTES RELATIFS AUX RAPPORTS

DE DROIT INTERNATIONAL.

CONTINUATION DU GRAND RECUEIL

DE

G. FR. DE MARTENS

PAR

Felix Stoerk
Professeur de droit public à l'Université de Greifswald.

DEUXIÈME SÉRIE.

TOME XIII.

131547
19/2/14

GŒTTINGUE,
LIBRAIRIE DIETERICH.
1888.

LIBRARY OF CONGRESS
WASHINGTON

NOUVEAU

RECUEIL GÉNÉRAL

DE

TRAITÉS

ET

AUTRES ACTES RELATIFS AUX RAPPORTS

DE DROIT INTERNATIONAL.

CONTINUATION DU GRAND RECUEIL

DE

G. FR. DE MARTENS

PAR

Felix Stoerk

Professeur de droit public à l'Université de Greifswald.

DEUXIÈME SÉRIE.

TOME XIII.

PREMIÈRE LIVRAISON.

GŒTTINGUE,

LIBRAIRIE DIETERICH.

1888.

1.

ALLEMAGNE, AUTRICHE-HONGRIE, BELGIQUE, FRANCE, ITALIE, LUXEMBOURG, PAYS-BAS, RUSSIE, SUISSE.

Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne du 13 mai au 4 juin 1878, du 21 septembre au 10 octobre 1881 et du 5 au 17 juillet 1886, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Editions officielles. Berne 1878, 1881 et 1886.

Première Conférence.

Etat des membres de la première Conférence relative à une Convention Internationale en matière de transport par chemins de fer.

Allemagne.

Hr. Dr. Gerstner, Geh. Regierungsrath } Mitglieder des Reichs-
» Dr. von der Leyen, Geh. Regierungsrath } eisenbahnamts.
» Dr. Meyer, Geh. Oberreg.-Rath des Reichsjustizamts, Vice-Präsident der Conferenz.
» Rutz, Generaldirectionsrath und Fiscal, Mitglied der Generaldirektion der k. bayer. Verkehrsanstalten.

Autriche-Hongrie.

Autriche:

Hr. Joseph Pollanetz, Sectionsrath im k. k. Handelsministerium.
» Dr. Steinbach, Ministerialsekretär im Justizministerium.

Hongrie:

Hr. Hugo Kilény, Sectionsrath im ungar. Communicationsministerium.
» Dr. Charles Herich, Sectionsrath im ungar. Handelsministerium.
» Dr. Albert Alexy, Ministerialsecretär im Justizministerium.

Belgique.

Mr. Mongenast, Administrateur des chemins de fer de l'Etat belge.
» Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

France.

Mr. de Savigny, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer, Vice-président de la conférence.

Mr. Marbeau, Auditeur au Conseil d'Etat.

Italie.

Mr. le Commandeur A. Thomas Villa, Vice-président de la Chambre des députés italiens.

» l'Avocat Joseph Gola, Chef du Bureau Légal de la Société des chemins de fer de la Haute-Italie à Turin.

» le Chevalier Emile Paria, Sous-commissaire du Gouvernement italien pour la surveillance des chemins de fer de la Haute-Italie.

Luxembourg.

Mr. Mersch, Commissaire du Gouvernement pour les affaires de chemins de fer, Conseiller d'Etat.

» M. Leibfried, Avocat à Luxembourg.

Pays-Bas.

Mr. M. J. Pynappel, ancien Membre de la seconde Chambre des Etats Généraux et Avocat à Amsterdam.

Russie.

Mr. B. Saloff, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration de la Grande Société des chemins de fer russes.

» Louis Perl, Chef de division à la Grande Société des chemins de fer russes, Directeur Gérant de l'Union Russe pour les relations internationales des chemins de fer.

Suisse.

Mr. le Dr. J. Heer, Conseiller fédéral, Président de la Conférence.

» le Dr. H. Fick, Professeur.

Secrétaires:

Mr. G. de Seigneux, Avocat, à Genève.

» le Dr. Christ, Avocat, à Bâle.

Règlement pour les délibérations de la Conférence internationale en matière de transports par chemins de fer.

Art. 1er.

Immédiatement après son ouverture, la conférence se constitue en procédant à la nomination d'un président et de deux vice-présidents.

Le Conseil fédéral suisse a déjà désigné à l'avance le secrétariat, sous réserve d'approbation de la part de la conférence, en la personne de MM. de Seigneux, avocat à Genève et Dr. Christ, avocat à Bâle ; les secrétaires ont le droit de prendre part aux délibérations, mais non aux votations.

Art. 2.

La conférence décidera si le projet que le Conseil fédéral suisse a fait élaborer et qui a été communiqué aux divers Etats, doit servir de base aux délibérations.

La conférence pourra nommer des Commissions spéciales pour traiter certaines questions chaque fois que cela lui paraîtra nécessaire.

Art. 3.

En tant qu'il n'en est pas décidé autrement, les séances de la conférence commencent à 10 heures du matin et durent jusqu'à 3 heures de l'après-midi. Il demeure réservé à la conférence elle-même, d'organiser aussi des séances de relevée.

Chaque membre doit demander la parole à Monsieur le Président.

Art. 4.

Les propositions qui sont faites au sein de la conférence, doivent être déposées par écrit en mains du bureau.

Art. 5.

Dans la discussion, chaque membre de la conférence s'exprime, à son gré, en allemand ou en français.

Sur demande, un résumé des discours prononcés est donné, par le traducteur ad hoc, dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Les propositions, de même que les résumés du président qui précèdent les votations, seront en tout cas traduits.

Les procès-verbaux des séances plénières sont rédigés dans les deux langues. Ils doivent être imprimés aussi promptement que possible en nombre suffisant, et distribués aux membres de la conférence. L'approbation en a lieu dans la séance qui suit cette distribution.

Art. 6.

La votation aura lieu à l'appel nominal et par délégation. — L'Autriche et la Hongrie compteront pour deux délégations distinctes. — Quand il y a désaccord sur une question entre les Membres d'une même délégation, leurs opinions seront consignées dans le procès-verbal comme des opinions purement individuelles, et ne comptant pas pour le vote de la délégation.

Art. 7.

Le procès-verbal donne une image aussi succincte que possible des délibérations. Il relate toutes les propositions formulées dans le cours de la discussion, avec le résultat des votations; il donne, en outre, un résumé sommaire des arguments présentés.

Lorsqu'un membre de la conférence réclame l'insertion in extenso de son discours, il est fait droit à cette réquisition. Toutefois, dans ce cas, il devra en remettre le texte par écrit au secrétariat.

Art. 8.

Le projet qui résultera des délibérations sera soumis à une seconde discussion si on le demande et à une votation générale avant la clôture de la conférence.

Projet d'un traité réglant les transports internationaux des marchandises par chemins de fer.

Avant-Projet suisse.

Avant-projet d'une convention réglant les transports internationaux par chemins de fer.

I.

Du contrat de transport international.

Art. 1er.

Obligation de transporter par service direct les marchandises sur le réseau des chemins de fer des Etats contractants.

Tout chemin de fer ouvert au service des marchandises dans l'un des Etats signataires de la Convention est tenu d'accepter et d'expédier, sur la base d'une lettre de voiture directe, les marchandises qui lui sont remises à destination d'une gare située dans le réseau d'un autre Etat contractant, à la condition toutefois que les gares d'expédition et de destination soient ouvertes au service des marchandises et reliées entre elles par une ligne de rails non interrompue et située entièrement sur le territoire des Etats contractants.

Aussi longtemps qu'un règlement d'exploitation général n'aura pas été accepté par tous les Etats contractants, la gare expéditrice pourra se refuser à accepter les marchandises dans tous les cas où la législation de l'un des Etats à parcourir permet de refuser le transport de marchandises pour le trafic interne ou de soumettre ce transport à des conditions qui ne sont pas remplies dans l'espèce.

Projet émané de commissaires allemands.

Projet d'un traité réglant les transports internationaux par chemins de fer.

Art. 1a.

Le présent traité international s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre.

Les dispositions à émettre entre les Etats contractants pour l'exécution de ce traité auront le même effet que le traité lui-même.

Art. 1b.

Sont exclus du transport en vertu de ce traité:

1° L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier et les documents, les pierres précieuses, les perles fines et les bijoux.

2° Les tableaux et les autres objets d'art.

3° Les transports funèbres.

4° Les objets qui par leurs dimensions, poids ou autre conditionnement ne se prêteraient pas au transport en raison des installations et des usages, ne fût-ce que de l'une des administrations intéressées.

5° Les objets dont le transport est

réservé au monopole de la poste dans l'un des territoires à parcourir.

En outre, seront désignés dans les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité, les objets exclus du transport en raison de la sûreté et de l'ordre publics ou dans l'intérêt d'une exploitation réglée, ainsi que ceux qui par le même motif ne sont admis au transport que sous certaines conditions.

Art. 1c.

Les dispositions spéciales insérées dans les tarifs respectifs des administrations ou unions de chemins de fer, et publiées comme ceux-ci, ou convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations, seront valables autant qu'elles ne seront pas en contradiction avec le présent traité ou les dispositions à émettre pour son exécution.

Art. 1d.

Les administrations des chemins de fer faisant partie du territoire du traité international sont obligées d'exécuter les transports internationaux mentionnés dans l'art. 1a, pourvu que :

1° Les marchandises par leur nature ou emballage se prêtent au transport au point de vue du présent traité et des dispositions à émettre pour son exécution.

2° L'expéditeur se conforme au prescriptions des dites conventions.

3° Le matériel ordinaire suffise pour l'exécution du transport.

Les administrations des chemins de fer ne seront tenues d'accepter au transport les marchandises qu'autant que le transport pourra être effectué. Les prescriptions en vigueur pour l'administration expéditrice régleront la question de savoir si, en ce cas-

là, sur la demande de l'expéditeur l'administration sera tenue de prendre les marchandises en dépôt provisoire.

Par rapport à la date de l'expédition aucun expéditeur ne sera favorisé au préjudice d'un autre sans un motif valable basé sur les aménagements particuliers de l'administration, la distribution des transports ou l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article donnera lieu à une action en réparation du préjudice qui en serait résulté.

Art. 2.

Forme de la lettre de voiture internationale.

Le contrat de transport international est formé par une lettre de voiture, qui doit contenir les mentions suivantes:

a) Le lieu et la date de la remise à la gare expéditrice.

b) La désignation de la gare expéditrice.

c) Les noms exacts et le domicile du destinataire, à moins qu'il ne soit indiqué que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante).

d) Si le destinataire est autre que l'expéditeur lui-même, la mention si l'expéditeur se réserve de disposer ultérieurement de la marchandise.

e) La désignation des marchandises avec indication des marques et numéros; l'indication du nombre et du poids brut des colis, à moins que la marchandise ne doive être taxée ad valorem en exécution du règlement du chemin de fer qui reçoit la marchandise.

Art. 2.

Toute expédition internationale (voir art. 1a) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a) Le lieu et la date de sa création.

b) La désignation de la gare et de l'administration expéditrice.

c) La désignation de la station destinataire, le nom et le domicile du destinataire ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (»station restante«).

d) (manque).

e) La désignation du contenu de l'envoi — en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la désignation de l'emballage, les marques et numéros des colis, — quant au reste, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette in-

dication conformément aux conditions spéciales du chemin de fer expéditeur.

f) La valeur déclarée au cas où le chemin de fer assure la marchandise.

f) La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison en temps utile.

g) La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

g) La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

h) L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police.

h) L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire.

i) La mention de l'expédition en port dû ou en port payé.

i) La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu.

l) La mention du remboursement grevant la marchandise.

k) La mention de la voie à suivre; à défaut de cette indication, le premier transporteur doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur.

k) La mention de la voie à suivre; à défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur; le choix sera fait aux risques et périls de l'expéditeur.

l) La mention si la marchandise voyage aux conditions du tarif générale, à responsabilité complète, ou aux conditions d'un tarif spécial, soit de stipulations particulières, à responsabilité limitée (voir art. 28).

l) (manque).

m) Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée ou par son timbre.

m) Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre.

A côté de ces mentions obligatoires et aussi longtemps que les Etats contractants ne se seront pas mis d'accord sur la rédaction d'un formulaire de lettre de voiture internationale, on appliquera en outre pour la rédaction et le contenu les lettres de voiture, les indications en usage dans les tarifs communs actuels et, à défaut de dispositions de ce genre, les règles en vigueur pour le trafic interne du chemin de fer expéditeur.

Les prescriptions détaillées concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, principalement le formulaire à appliquer, sont réservées aux dispositions à émettre pour l'exécution du présent traité.

Ne seront admises ni la réception de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'addition d'autres écritures, à moins qu'elles ne soient déclarées admissibles par le

présent traité ou les dispositions à émettre pour son exécution.

Art. 3.

Responsabilité de l'expéditeur pour les indications contenues dans la lettre de voiture.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Art. 3.

L'expéditeur est responsable de ce que les mentions de la lettre de voiture (voir art. 2) soient exactes, lisibles et complètes.

Le chemin de fer est même après réception de la marchandise, autorisé à examiner la concordance de la lettre de voiture avec le contenu des colis y énumérés. Il sera loisible aux administrations de statuer par leurs prescriptions spéciales dans quelles limites elles sont obligées de contrôler ou de constater le poids.

En cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, une amende, dont le montant sera fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité, sera à payer en faveur du chemin de fer qui aurait découvert la fraude. Reste réservé, s'il y a lieu, le payement complémentaire de la différence des frais et toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 4.

Conclusion du contrat de transport et obligation de délivrer un double de la lettre de voiture.

Le contrat de transport est conclu dès que le chemin de fer a accepté la marchandise et a apposé son timbre sur la lettre de voiture. L'apposition du timbre de la gare expéditrice doit avoir lieu immédiatement après la consignation com-

Art. 4.

Le contrat de transport est conclu dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en imprimant sur la lettre de voiture son timbre portant la date.

plète de la marchandise déclarée dans la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise, sur un duplicata de la lettre de voiture qui lui est présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Art. 5.

Emballage.

Lorsque la nature de la marchandise et le mode de transport nécessitent un emballage, ce soin incombe à l'expéditeur.

L'expéditeur est responsable des conséquences résultant des défauts de l'emballage, alors que ces défauts ne peuvent être constatés extérieurement. Tous les dommages qui en résultent sont à la charge de l'expéditeur et, le cas échéant, il doit en indemniser le chemin de fer.

Quant aux conséquences d'un emballage défectueux, qui auraient pu être reconnues lors de la remise, l'expéditeur n'en est, au contraire, responsable que lorsqu'il est reconnu coupable de dol ou lorsque le transporteur a fait à ce sujet des réserves acceptées par l'expéditeur ou par son mandataire.

Les réserves relatives aux vices d'emballage ne sont valables que lorsqu'elles sont mentionnées sur la lettre de voiture et sur le duplicata

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après que la marchandise consignée avec une même lettre de voiture a été entièrement délivrée au chemin de fer. A la demande de l'expéditeur ladite apposition sera faite en sa présence.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'exerce l'effet ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un bulletin de chargement (connaissement).

Art. 5.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

L'expéditeur n'ayant pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la réception de la marchandise (voir art. 1*d* n° 1) sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse sous dénomination spéciale sur la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration identique.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts reconnus de ladite manière ainsi que des vices de l'emballage qui ne peuvent être constatés extérieurement. Tous les dommages résultant de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. La déclaration dont il s'agit n'ayant pas eu lieu, l'expéditeur

et lorsque les défauts en question y sont désignés spécialement et expressément.

Art. 6.

Papiers d'accompagnement.

En l'absence de conventions ou d'instructions spéciales données par l'expéditeur ou le destinataire, les administrations de chemins de fer doivent se charger, aux frais de ceux-ci et moyennant une taxe fixe, de l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement de ces formalités ; il répond de leur exactitude ainsi que de tous dommages et amendes que les chemins de fer pourraient encourir par le fait de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité des pièces.

Les chemins de fer sont tenus de publier dans leurs tarifs et de porter à la connaissance du public l'énoncé des pièces réclamées par les douanes; en tout cas ils sont tenus, lorsque l'expéditeur n'a pas désigné d'agent spécial et au cas où les douanes soulèveraient de difficultés, de prendre toutes les mesures nécessaires pour la conservation de la marchandise et de faire toutes les démarches pour activer la solution des difficultés.

Art. 7.

Calcul de la taxe.

Pour autant que des tarifs communs ou de transit n'auront pas été publiés, la taxe de transport se composera du montant total des taxes à percevoir par les divers chemins de fer conformément à leurs tarifs.

Les dépenses faites par les admi-

ne sera responsable des défauts de l'emballage visibles extérieurement que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.

Art. 6.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police avant la remise au destinataire. A moins de culpabilité de la part du chemin de fer, l'expéditeur est responsable envers ce dernier de tous dommages qui pourraient naître par le fait de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités en douane et en police. Si cette désignation n'a pas eu lieu sur la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionaire-expéditeur ou de s'en charger lui-même.

Dans ce dernier cas le chemin de fer aura les obligations du commissionnaire-expéditeur.

Art. 7.

Les prix de transport se calculent conformément aux tarifs publiés.

Pour autant qu'il n'existera pas de tarifs directs pour le transport entre la gare expéditrice et la station destinataire, la taxe de transport s'établira par l'addition des taxes

nistrations, telles que droits de transit, d'entrée et de sortie, frais faits pour le transbordement, pour réparations extérieures ou intérieures nécessitées par la nature des marchandises pendant le transport, devront leur être remboursées.

Il ne peut être réclamé aucune somme en sus des taxes de transport et des frais nécessités par des prestations spéciales (art. 6, alinéa 1).

Art. 8.

Paiement des frais de transport.

Les frais de transport sont payés au moment de la consignation de la marchandise, ou repris sur le destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport, lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation de la gare expéditrice, sont sujettes à une prompte détérioration ou qui ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport à cause de leur valeur minime.

à percevoir par les différentes administrations ou unions, en vertu de leurs tarifs publiés. Quant aux droits fixes, il ne sera perçu aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les dépenses faites par les administrations, — telles que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation —, devront leur être remboursées.

Art. 8.

Pour autant que les frais de transport n'auront pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront réputés pour repris sur le destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul à l'endroit de la fixation des frais et droits de transport, le montant demandé en moins sera à payer en supplément et celui prélevé en plus sera à rembourser.

Art. 8*a*.

Il sera loisible à l'expéditeur de grever de remboursements la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce rembourse-

ment n'excède le maximum fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité. Font exception seulement les marchandises dont le prix de transport peut être demandé d'avance (voir art. 3 alin. 1).

Pour chaque remboursement il sera perçu une provision déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment ou le montant en aura été soldé par le destinataire.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (voir art. 20), mais pas au delà toutefois du montant du remboursement.

Art. 9.

Calcul des délais de livraison.

Pour autant que les délais de livraison n'auront pas été fixés pour tout le réseau parcouru, par des tarifs communs ou par un règlement accepté par les Etats contractants, ces délais seront fixés en additionnant les délais stipulés dans les tarifs de chaque administration.

Les délais de livraison cessent de courir pendant le temps nécessaire aux opérations de douane ou d'octroi, ou aux visites de la police (voir art. 6).

Art. 9.

Autant que le délai de livraison n'aura pas été fixé, par tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution du présent traité d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le commencement, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

II.
Exécution du contrat international de transport par chemin de fer.

Art. 10.

Droit de l'expéditeur ou du destinataire de disposer de la marchandise en cours de transport.

Une fois la marchandise remise à

Art. 10.

Après l'acceptation au transport

la gare expéditrice et la lettre de voiture timbrée (art. 4, 1er alinéa), l'expéditeur ne conserve le droit de retirer la marchandise et de la faire délivrer à une personne autre que celle du destinataire indiqué dans la lettre de voiture que dans les deux cas suivants :

a) Lorsqu'il est dit dans la lettre de voiture que l'expéditeur se réserve le droit d'en disposer ultérieurement (art. 2, *d*).

b) Lorsque la lettre de voiture n'indique d'autre destinataire que l'expéditeur lui-même (art. 2, *c*).

Si la marchandise est déjà expédiée, les administrations ne sont tenues d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

A défaut de mention spéciale insérée dans la lettre de voiture et indiquant que la marchandise est adressée à l'expéditeur lui-même ou qu'il se réserve le droit d'en disposer, les chemins de fer doivent, après la remise de la marchandise et l'apposition du timbre sur la lettre de voiture, ne tenir compte, relativement au retrait et à la livraison de la marchandise, que des ordres du destinataire. Dans ce cas, les ordres doivent être transmis par l'intermédiaire de la gare de destination.

L'expéditeur ou le destinataire qui envoie des ordres semblables est responsable des frais et des risques qui en résultent.

Les prescriptions contenues dans le présent article ne peuvent porter atteinte aux questions concernant le moment de la transmission de la propriété, non plus qu'aux autres rapports juridiques existant dans chaque cas particulier entre l'expéditeur et le destinataire, ni au droit des de la marchandise, le chemin de fer est tenu de se conformer aux ordres de l'expéditeur relatifs au retrait de la marchandise ou à sa livraison à une personne autre que celle du destinataire désigné, aussi longtemps que la lettre de voiture n'a pas été remise au destinataire après l'arrivée de l'envoi au lieu de destination, ou que l'action appartenant au destinataire d'après les dispositions de l'art. 10*b* n'a pas été intentée. Dès le moment où cela aura eu lieu, l'administration n'aura plus d'autres instructions à observer que celles du destinataire désigné, sous préjudice de se porter envers ce dernier garante de la marchandise.

Le chemin de fer n'est pas tenu de suivre les instructions orales de l'expéditeur, ni celles, qui ne sont pas données à la station de départ. — L'inobservation des ordres ultérieurs ainsi qu'un retard ou un changement apporté à l'exécution de ces ordres ne sera permis qu'autant que le trafic régulier serait considérablement troublé par l'exécution, l'exécution immédiate ou l'exécution telle quelle des ordres transmis.

Le chemin de fer pourra demander l'indemnité des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

Art. 10*a*.

Le destinataire désigné est autorisé à prendre vis-à-vis du chemin de fer, avant l'arrivée de la marchandise au lieu de la livraison, toutes les mesures utiles pour la sûreté de la marchandise et à donner au chemin de fer les ordres nécessaires pour ce but ; mais il ne peut réclamer la livraison de la marchandise avant son arrivée au lieu de desti-

tribunaux d'adresser, en se basant sur ces rapports, des injonctions aux administrations de chemins de fer.

nation que lorsque le chemin de fer y a été autorisé par l'expéditeur.

Art. 10*b*.

Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au distinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir, en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier, soit qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'art. 10, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de destination.

Art. 10*c*.

L'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport.

Art. 11.

Interruption momentanée de transport.

Si le transport est empêche ou interrompu par suite de phénomènes physiques ou d'un accident fortuit quelconque, l'expéditeur ou le destinataire qui, d'après l'art. 10, a le droit de disposer de la marchandise, n'est pas tenu d'attendre que l'ob-

Art. 11.

Si le transport est empêché ou interrompu temporairement par suite de phénomènes physiques ou d'un accident fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Il restera libre, au contraire, de

stacle soit levé; il peut résilier le contrat. Mais il doit indemniser le chemin de fer, si celui-ci n'a aucune faute à se reprocher, des frais de déchargement et des frais de transport en proportion du chemin déjà parcouru.

Art. 12.

Délivrance de la marchandise.

Les règles à suivre concernant la livraison des marchandises sont déterminées par les lois et règlements du pays où a lieu la livraison.

résilier le contrat, mais il devra indemniser le chemin de fer, sauf le cas de culpabilité de celui-ci, des frais préparatoires au transport, des frais de déchargement et des frais de transport, en proportion du chemin parcouru.

Art. 12.

Les règles à suivre concernant la livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station destinataire, se conforment aux lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 12*a*.

Le chemin de fer a droit de gage sur l'objet transporté, pour toutes les créances résultant du contrat de transport, particulièrement pour le prix du transport et les frais accessoires, pour les droits de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que pour les remboursements et amendes qui pourraient incomber à la marchandise. Ce droit de gage subsiste tant que l'objet est retenu ou déposé; il continue même après la livraison pourvu que le chemin de fer le fasse valoir en justice au plus tard le troisième jour, non compris celui de la livraison, et que l'objet se trouve encore chez le destinataire ou chez un tiers qui le détient pour lui.

Art. 12*b*.

Le chemin de fer destinataire est tenu de faire rentrer également, lors de la livraison, les créances des chemins de fer précédents résultant de la lettre de voiture ainsi que les

remboursements grevant la marchandise, et d'exercer les droits des prédécesseurs, notamment leur droit de gage. Les chemins de fer saisis antérieurement du transport ou les autres intéressés ayant été satisfaits par les succédants, passent ipso jure à ces derniers leur créance et leur droit de gage. Le droit de gage des prédécesseurs subsiste aussi longtemps que celui du chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 12*c*.

Parmi plusieurs droits de gage résultant du transport de la marchandise, le droit de gage postérieur a la préférence sur l'antérieur. Ces droits de gage priment tous les autres priviléges ou droits de gage sur la marchandise.

Art. 12*d*.

Si le chemin de fer délivre la marchandise sans paiement et qu'il ne fasse pas valoir en justice le privilége dans les trois jours après la livraison (voir art. 12*a*), le recours contre les prédécesseurs s'éteint pour l'administration délivrante, ainsi que pour les chemins de fer qui précèdent. L'action contre le destinataire reste en vigueur.

Art. 13.

Obstacle à la livraison de la marchandise.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la gare de destination doit en prévenir (par lettre chargée) la gare expéditrice, afin que l'expéditeur ait connaissance de l'empêchement et puisse y remédier. En tout cas les marchandises ne doivent être retournées qu'à la demande expresse de l'expéditeur et à ses risques, périls et frais.

Art. 13.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de pro-

Lorsque la marchandise est refusée pour cause de conditionnement défectueux ou lorsqu'elle n'est acceptée que sous réserve (voir art. 29), la gare de destination est en droit de faire constater l'état de la marchandise aux frais de la partie qui succombera; elle est tenue de le faire lorsque l'expéditeur a réservé son droit de disposition (art. 3*c* et *d*).

Les experts sont nommés par le tribunal du for de la station de destination et doivent faire leur rapport par écrit ou verbalement par devant le tribunal, qui dans ce dernier cas en dressera acte.

Lorsque l'expéditeur s'est réservé le droit de disposer ultérieurement, une copie du rapport des experts doit lui être envoyée sans retard par l'entremise de la gare expéditrice.

A part cela, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison des marchandises est subordonné aux lois et règlements du pays de destination.

Art. 14.

Avaries non apparentes.

Si, lors du déballage des marchandises, le destinataire découvre l'existence d'avaries qui ne pouvaient être constatées extérieurement au moment de la livraison, il doit immédiatement provoquer, par devant le juge compétent, la nomination d'un ou de trois experts chargés de constater l'identité des marchandises avec celles indiquées sur la lettre de voiture, d'évaluer l'importance de l'avarie, d'en indiquer la cause probable et d'apprécier l'époque à laquelle elle remonte.

Lorsqu'il veut rendre le chemin de fer responsable de l'avarie, le destinataire doit lui donner avis de l'expertise par lettre chargée. En

céder dans les cas d'empêchement à la livraison est subordonné aux lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 14.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie et de retard, les administrations des chemins de fer seront tenues d'organiser de suite des recherches minutieuses et de faire aux parties intéressées, sur leur demande, des communications authentiques.

Si le chemin de fer découvre ou suppose ou que l'ayant droit soutienne l'existence d'avaries ou de pertes partielles, le chemin de fer devra immédiatement constater à l'amiable le conditionnement de la marchandise, le montant du dommage et, autant que possible, la cause et la date de la perte partielle ou de l'avarie.

aucun cas cette expertise ne peut avoir lieu plus de huit jours après la livraison.

La vérification devra se faire en présence de témoins ou, selon les circonstances, d'experts et, si cela se peut, en présence de l'ayant-droit.

Pour le choix des experts, ceux qui le sont d'office auront la préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

III.

Droit d'intenter l'action en indemnité et compétence.

Art. 15.

Droit d'intenter l'action.

Le droit d'intenter l'action en indemnité pour réparation d'un dommage causé par la perte totale de la marchandise (qu'elle soit égarée ou détruite), par la perte partielle, par l'avarie, ou par le retard dans la livraison, lorsque cette action est fondée sur une lettre de voiture internationale comforme à l'art. 2, appartient en principe au destinataire, sans qu'il soit besoin d'une cession de droit ou d'une procuration des autres intéressés.

Cependant, l'expéditeur est en droit d'intenter cette action dans les deux cas suivants : *a.* lorsqu'il s'est réservé dans la lettre de voiture le droit de disposer de la marchandise jusqu'à la livraison (art. 2, lettre *d*); *b.* lorsque l'expéditeur est en même temps le destinataire de la marchandise (art. 2, lettre *c*).

Au cas où l'expéditeur voudrait user du droit d'action qui appartient au destinataire ou vice versà, le chemin de fer actionné a le droit de réclamer du demandeur une caution suffisante lui garantissant que l'ayant-droit acceptera le prononcé du

Art. 15.

Le droit d'intenter l'action fondée sur le contrat de transport international n'appartient qu'à celui qui, en vertu de l'art. 10, etc., est autorisé à disposer de la marchandise.

jugement et le laissera au besoin exécuter contre lui.

Art. 16.

Compétence des tribunaux.

Lorsque le destinataire indiqué dans la lettre de voiture est le même que l'expéditeur (art. 2, *c*), ou que la lettre de voiture renferme la mention que l'expéditeur se réserve le droit de disposer ultérieurement de la marchandise (art. 2, *d*), l'expéditeur et, suivant les cas, le destinataire doit intenter l'action en dommages-intérêts contre l'administration expéditrice, devant le tribunal qui est compétent pour connaître de ce genre de contrat, d'après la loi de l'Etat où se trouve le siége de l'administration. Dans tous les autres cas, les actions en dommages-intérêts doivent être intentées contre le chemin de fer destinataire, et devant le tribunal qui est compétent pour connaître de ce genre de contrat, d'après les lois de l'Etat où se trouve le siége de l'administration de ce chemin de fer.

Art. 17.

Dispositions diverses sur la compétence et cas où le droit actuellement en vigueur est maintenu.

Le tribunal compétent désigné à l'art. 16 doit aussi prononcer sur les actions en recours des administrations les unes contre les autres résultant des demandes en dommages-intérêts mentionnées à l'art. 15 (voir art. 36).

Art. 16.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de l'acceptation de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de la lettre de voiture.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration et celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ainsi que contre l'administration sur la ligne de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

Le tribunal du domicile de l'administration actionnée est exclusivement compétent.

Le droit de choisir s'éteint au moment de l'intention de l'action.

Art. 17.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être portées que contre une des administrations désignées dans l'art. 16, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions.

Les réclamations en dommages-intérêts mentionnées à l'art. 15 ne peuvent, aussi longtemps qu'elles sont contestées, être portées que devant le tribunal compétent d'après l'art. 16, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionelles ou d'exceptions (compensation, etc.).

La présente convention ne modifie en rien les dipositions en vigueur sur le droit des parties et la compétence des tribunaux, si l'action intentée n'est pas de la nature de celles mentionnées en l'art. 15. Ainsi il n'est en rien dérogé aux lois existantes concernant la revendication de la marchandise, les mesures provisionnelles, constatation et estimation provisoire de l'avarie, saisie-arrêt, séquestre, etc.).

IV.

Conditions et étendue de la responsabilité des Chemins de fer.

Art. 17 *a*.

Le chemin de fer est responsable des gens attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 18.

Responsabilité des administrations en général pour perte, etc.

Le chemin de fer responsable en vertu de l'art. 16 doit payer une indemnité à forme des dispositions contenues dans les articles suivants (19 à 27), à moins qu'il ne puisse prouver que la perte totale ou partielle, l'avarie de la marchandise, le retard dans sa livraison sont dus à une faute de l'expéditeur lors de la conclusion du contrat (art. 3, 5, 6), à un ordre donné par l'expéditeur ou le destinataire en conformité de l'art. 10, au

Art. 18.

Le chemin de fer sera responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie de la marchandise à partir du moment de l'acceptation au transport jusqu'au moment de la livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage est dû à une faute de l'ayant-droit ou à un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, au

vice propre de la marchandise ou enfin à une force majeure.

Le chemin de fer responsable en vertu de l'art. 16 n'est pas déchargé de sa responsabilité vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire, s'il prouve que la faute ou l'accident qui a causé le dommage a eu lieu sur une autre ligne appartenant aux Etats contractants, alors même qu'il n'aurait en rien participé à l'événement qui a causé le dommage.

vice propre de la marchandise (notamment à la déterioration intérieure, au déchet, au coulage ordinaire) ou enfin à une force majeure.

Art. 18 *a*.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur à la lettre de voiture, sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou au chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre tout ou partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, déterioration spontanée, coulage extraordinaire,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants, en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Dans tous les cas spécifiés ci-dessus, il sera présumé, sauf la preuve du contraire, que le dommage survenu provient des causes d'irresponsabilité prévues, s'il leur peut être attribué selon les circonstances du fait.

La question, si la preuve du contraire est à considérer comme étant fournie, sera décidée par le juge à raison de libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'elle soit soumise à des règles formelles de procédure.

Art. 18 *b*.

En ce qui concerne les marchandises qui en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet en poids, le chemin de fer ne répond des manquants de poids que jusqu'à concurrence d'un taux déterminé par les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés au moyen d'une seule lettre de voiture, le taux sera calculé séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

La restriction de la responsabilité

prévue ne peut toutefois pas être invoquée dès qu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que le taux fixé n'est pas en rapport avec la nature de la marchandise ou avec les circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

La question, si cette preuve est fournie, sera décidée par le juge en raison de libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'elle soit soumise à des règles formelles de procédure.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction du chef de déchet de route.

Art. 19.

Les marchandises peuvent être considérées comme perdues en cas de retard prolongé.

Sans avoir à fournir la preuve que la marchandise est égarée ou détruite, la personne qui a le droit d'intenter l'action peut la considérer comme perdue si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui s'écoulent après l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 9).

Art. 19.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir art. 9), la personne qui a le droit d'intenter l'action, peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 20.

Indemnité en cas de perte lorsqu'il n'y a pas déclaration de valeur.

Lorsque la valeur n'a pas été déclarée, on calculera l'indemnité due pour la perte ou la destruction de la marchandise d'après sa valeur commerciale au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. Cette estimation ne pourra excéder 1500 francs par 50 kilogrammes. Ce maximum n'est cependant pas applicable au cas où la marchandise a été expédiée par grande vitesse.

Art. 20.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise reste à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera à calculer d'après la valeur générale dans le commerce ou, à défaut d'un tel prix-courant, d'après la valeur générale que, dans l'un et l'autre cas, des marchandises de la même catégorie et du même conditionnement avaient au lieu et à l'époque où la

Le chemin de fer peut déduire du montant de cette estimation tous les droits de douane et autres frais qui sont évités par le fait de la perte de la marchandise, de même que les frais de transport pour tout le trajet dès la gare d'expédition jusqu'au lieu de destination, en tant qu'ils ne sont pas encore payés. Les intérêts de la somme fixée comme indemnité courent du jour où la livraison aurait dû avoir lieu et sont calculés sur le pied de 6 %.

Si les frais de transport qui restent dus dépassent la somme qui doit être payée comme indemnité à celui qui a subi le dommage, celui-ci ne peut être tenu d'en payer l'excédant.

livraison aurait dû s'effectuer. Les droits de douane, de transport, et autres frais évités par suite de la perte seront à déduire de l'indemnité.

Art. 21.

Indemnité en cas de déclaration de valeur.

Lorsqu'il y a eu déclaration de valeur (art. 2, f), l'indemnité doit être égale à la valeur déclarée, avec intérêts au 6 % du jour où la livraison aurait dû s'effectuer, sans déduction des droits de péage et des frais de transport restant dus ou qui ont été évités par l'accident survenu (art. 20, alinéa 2).

Le Chemin de fer ne peut demander une réduction de cette indemnité qu'en prouvant qu'elle excède celle qui résulterait de l'application des principes énoncés à l'art. 2, et si, dans le cas particulier, il n'existe aucun intérêt individuel qui justifie cette augmentation de valeur.

Les déclarations de valeur excédant 1500 francs par 50 kilogrammes ne sont admises que pour les transports par grande vitesse.

Art. 21.

(manque)

Art. 22.

Indemnité en cas de perte lorsqu'on peut prouver un dol ou une faute grave.

S'il est prouvé que la perte ou

Art. 22.

(manque ici, voir Art. 27a)

la destruction de la marchandise a pour cause un dol ou une faute grave imputable à l'une des administrations qui a pris part au transport, ou à l'un de ses employés, l'indemnité peut dépasser celle qui est déterminée par les art. 20 et 21.

Art. 23.

Subrogation légale de l'administration aux droits de celui qu'elle indemnise.

Par le fait de l'acceptation de l'indemnité de la part de celui qui a souffert le dommage, l'administration est subrogée aux droits de ce dernier contre les tiers, mais jusqu'à concurrence seulement du montant de l'indemnité allouée.

Art. 23.

(manque)

Art. 24.

Cas où les objets considérés comme perdus sont retrouvés.

L'ayant droit qui reçoit une indemnité pour une marchandise qui n'est pas parvenue à destination ou qui est considérée comme perdue, peut en acceptant l'indemnité faire la réserve que, si l'objet perdu se retrouve, il en sera immédiatement averti. Il peut exiger que cette réserve soit constatée par écrit.

Si la marchandise se retrouve, l'ayant droit qui a touché l'indemnité peut, dans le délai de trente jours depuis le jour où il en a été averti, réclamer que la marchandise lui soit délivrée au lieu primitif de destination. Le transport qui peut être nécessaire dans ce but doit se faire sans frais. L'indemnité payée comme équivalent de la marchandise doit être restituée contre la livraison de l'objet retrouvé.

Art. 24.

Si la marchandise perdue se retrouve, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais au lieu de destination indiqué sur la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Art. 25.

Indemnité en cas d'avarie ou de perte patrielle.

Dans les cas d'avarie ou de perte

Art. 25.

Dans le cas d'avarie, l'indemnité

partielle de la marchandise, les dispositions des art. 20 à 24 sont applicables par analogie à la demande en indemnité et à la détermination du dommage.

à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et la valeur générale dans le commerce ou, à défaut de celle-ci, la valeur générale que, sans cette avarie, la marchandise aurait eue au lieu et à l'époque de la livraison, déduction faite des droits de douane et autres frais évités par le fait de l'avarie.

Art. 26.

Indemnité normale en cas de retard.

En cas de retard dans la livraison, l'administration responsable en vertu de l'art. 16 doit payer à titre de dommages-intérêts la moitié des frais de transport.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans un espace de temps d'une durée double du délai de livraison fixée par l'art. 9, l'indemnité doit être égale à la totalité des frais de transport.

Art. 26.

Le chemin de fer est responsable des dommages occasionnés par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 9), à moins qu'il ne prouve que tous les soins qui incombent à un voiturier diligent ont été impuissant à éviter le retard.

Art. 27.

Cas où l'on peut exiger une indemnité plus élevée pour le retard.

Si le lésé estime que les dommages-intérêts qui lui seraient alloués en conformité de l'art. 26 sont insuffisants en égard au dommage éprouvé, il peut réclamer une somme plus élevée en prouvant ce dommage. Mais en aucun cas la somme allouée ne pourra dépasser celle fixée dans les art. 20 à 22, pour le cas de perte totale de la marchandise.

Art. 27.

En cas de retard dans la livraison, le chemin de fer fournira les indemnités suivantes:

1° Lorsque l'intérêt à la livraison en temps utile n'a pas été déclaré dans la lettre de voiture:

a) A défaut de preuve d'un dommage: un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas cinq jours, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de cinq jours.

b) La preuve d'un dommage étant fournie: le montant de celui-ci, jusqu'à concurrence du prix de transport.

2° Lorsqu'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison en temps utile dans la lettre de voiture et

sous la forme prescrite par les dispositions à émettre pour l'exécution de ce traité, et moyennant paiement de la prime y fixée:

a) A défaut de preuve d'un dommage: la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas cinq jours, et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de cinq jours.

b) La preuve d'un dommage étant fournie: le montant de celui-ci,

dans l'un et l'autre cas cependant jusqu'à concurrence seulement de la somme déclarée.

Art. 27 a.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (voir art. 20, 25, 26, 27) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 27 b.

Le réclamant sera en droit de demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité: pour pertes totales ou partielles et avaries à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, pour retards à partir du jour où la livraison s'est faite.

Art. 27 c.

Le chemin de fer ne répond point des objets qui, exclus du transport international ou admis seulement sous certaines conditions d'après l'art. 1 b. et les dispositions à émettre pour son exécution, auraient été remis au transport sous une fausse déclaration ou vis-à-vis desquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites pour ces objets.

Art. 28.

Limite de la responsabilité.

La loi du lieu où se fait l'expédition décidera dans quelle mesure l'administration responsable en vertu de l'art. 16 peut se décharger en tout ou en partie de la responsabilité fixée dans les art. 18 à 27, en se fondant sur des règlements (tarifs spéciaux) approuvés expressément par l'expéditeur dans la lettre de voiture, ou sur des stipulations passées entre l'expéditeur et la gare expéditrice et mentionées dans la lettre de voiture (art. 2. 1).

L'administration ne pourra néanmoins se décharger, en tout ou en partie, de sa responsabilité, s'il est prouvé que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute quelconque d'un des Chemins de fer qui ont participé au transport ou d'un de ses employés.

Art. 28.

(manque, voir Art. 18 a. et 18 b.)

V.

Cas où l'action en indemnité est éteinte ensuite de réclamation tardive ou de prescription.

Art. 29.

Réclamation omise au moment de la livraison.

La réception des marchandises sans réserve expresse de la part de l'ayant droit mentionné dans la lettre de voiture ou de celui qui agit ensuite de dispositions postérieures conformes à l'art. 10, — et le paiement des frais de transport légalement dus, éteignent toute action en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie ou retard.

L'action n'est pas éteinte:

1⁰ S'il est prouvé que la perte totale ou partielle, l'avarie de la marchandise ou le retard dans la livraison a pour cause le dol

Art. 29.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte:

1⁰ Si l'ayant droit peut fournir la preuve, que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

ou la faute grave d'une des administrations qui ont pris part au transport ou de l'un de ses employés.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans le délai de huit jours à l'administration désignée comme responsable par l'art. 16.

3° En cas de réclamation pour avarie, diminution ou autres dommages, qui ne pouvaient être extérieurement constatés au moment de la livraison, pourvu que le déballage ait eu lieu aussitôt qu'il a été possible dans l'état ordinaire des choses, et que le fait du dommage ait été constaté en temps utile conformément à l'art. 14. En ce cas, le réclamant doit prouver que le dommage a été produit avant la livraison.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables part l'art. 16.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 14 avant l'acceptation de la marchandise.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont la vérification a eu lieu après l'acceptation, pourvu que le chemin de fer ou le tribunal compétent (voir art. 14) ait été requis immédiatement après la découverte afin de constater le dommage et que la réclamation ait été adressée par écrit au chemin de fer dans un délai ne dépassant pas quarante-deux jours, non compris celui de la réception, et qu'en outre, il soit prouvé que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que les dommages dont il soutient l'existence n'auront pas été constatés conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans le récépissé (voir art. 10*b*) les

colis non livrés, sous dénomination spéciale de ceux-ci.

Art. 30.

Effets de la déchéance du droit d'action en indemnité quand la réclamation n'a pas eu lieu en temps utile.

Les actions en indemnité qui sont éteintes conformément aux dispositions de l'art. 29 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande en justice quelconque, reconventionnelle ou autre, ni sous celle d'une exception (par exemple de compensation).

Art. 30.

Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 29 ne peuvent même être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 31.

Prescriptions des actions en indemnité.

Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par un jugement, par une reconnaissance de l'administration ou par transaction, ou lorsqu'il n'y a pas déjà extinction de l'action en vertu de l'art. 29. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 29, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale ou de retard dans la livraison.

La prescription est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par l'envoi d'une réclamation écrite de la part de l'expéditeur ou du destinataire à l'administration responsable en vertu de l'art. 16. La prescription est suspendue tant que cette réclamation n'est pas liquidée.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même

Art. 31.

Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 29, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par l'envoi d'une réclamation écrite, de la part de celui qui a le droit de disposer, à l'une des administrations responsables en vertu de l'art. 16.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même

temps au réclamant les pièces à l'appui qui lui avaient été remises (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription, d'un an ou de cinq ans, suivant le cas (voir alinéa 1), ne peut plus être interrompue que par l'introduction d'une action devant le tribunal compétent conformément aux articles 16 et 17, alinéa 2.

VI.

Recours des Chemins de fer les uns contre les autres.

Art. 32.

Droit de recours de l'administration sur le réseau de laquelle l'accident ou la faute n'a pas eu lieu.

Lorsqu'une administration responsable en vertu de l'art. 16, et qui doit payer une indemnité en vertu des art. 18 et 31, peut fournir la preuve que ce n'est pas sur son réseau que la faute a pu être commise ou que l'accident a pu survenir, elle a le droit d'exercer un recours contre l'administration qui la suit ou, suivant le cas, qui la précède immédiatement, pour tout ce qu'elle a payé, plus les intérêts et les frais.

Si l'administration ainsi actionnée peut prouver que l'accident n'a pu avoir lieu ou que la faute n'a pu être commise sur son réseau, elle a, de même, son recours contre l'administration qui, suivant les cas, la précède ou la suit.

Ces recours s'exercent ainsi d'administration à administration jusqu'à celle sur le réseau de laquelle la faute a été commise ou l'accident a eu lieu, ou tout au moins où il est possible que l'accident ou la faute aient eu lieu.

temps au réclamant les pièces à l'appui qui lui avaient été remises (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription, d'un an ou de cinq ans, suivant le cas, ne peut plus être interrompue que par l'introduction de l'action.

Art. 32 à 34.

L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de ce traité, aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, en raison des dispositions suivantes:

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administration différentes, chaque administration répud du dommage causé par sa propre faute. Une telle distinction étant impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de son influence sur la naissance du dommage et, à défaut d'une entente à l'amiable, par libre arbitrage judiciaire.

Pour retard dans la livraison qui a eu pour cause une faute collective de plusieurs administra-

Art. 33.

Recours de l'administration sur le réseau de laquelle l'accident ou la faute peut avoir eu lieu.

Si une administration qui doit payer une indemnité conformément aux dispositions des art. 18 à 31, ou par suite d'un recours exercé contre elle en vertu de l'art. 32, ne fournit pas la preuve que la faute ou l'accident n'a pu avoir lieu sur son réseau, et si, d'un autre côté, il ne peut être prouvé que la faute ou l'accident a eu effectivement lieu sur son réseau, on doit, en ce cas, faire supporter l'indemnité par cette administration et par toutes celles sur le réseau desquelles la faute ou l'accident peut avoir eu lieu. Cette indemnité doit être payée proportionnellement à la longueur de chaque réseau sur lequel le transport a eu lieu.

Art. 34.

Recours dans le cas où diverses administrations ont participé au dommage causé.

Lorsqu'il résulte des recours exercés en vertu des art. 32 et 33 que le dommage qu'une administration a réparé en vertu des dispositions des art. 18 à 32 a eu pour cause une faute collective ou des accidents qui ont eu lieu sur des réseaux appartenant à plusieurs administrations différentes, l'indemnité doit être mise à la charge de ses Chemins de fer proportionnellement à l'étendue de leur faute ou, s'il n'y a pas de données suffisantes, proportionnellement à la longueur du réseau parcouru.

On devra aussi prendre en considération, dans la répartition de l'indemnité, le fait qu'une des administrations aurait, par des renseignements tardifs ou iusuffisants, causé en tout ou en partie la comdamnation en dommages-intérêts.

tions, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

En cas de recours (voir n° 2 et 3) il n'y aura pas de garantie solidaire entre plusieurs administrations intéressées au transport.

Art. 34*a*.

La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'instance ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours.

Art. 34*b*.

Tant qu'un arrangement à l'amiable n'a pas eu lieu, toutes les administrations contre lesquelles l'ayant-droit veut exercer son recours doivent être actionnées dans une seule action judiciaire; la décision se fera dans une même procédure; le droit du recours contre les administrations non actionnées sera éteint.

Les administrations actionnées ne pourront exercer un recours ultérieur.

Art. 34*c*.

Il ne sera pas admis de poursuivre conjointement le recours en garantie et la demande principale en indemnité.

Art. 35.

Conventions particulières.

Sont réservées les conventions particulières que peuvent contracter entre elles les administrations suivant d'autres règles que celles contenues dans les art. 32 à 34, en particulier les conventions en vertu desquelles les administrations renoncent d'avance à tout recours pour des sommes de peu d'importance.

Art. 35.

(manque ici voir 36*a*).

Art. 36.

For de l'action en garantie.

Toutes les actions judiciaires naissant d'un recours des administrations les unes contre les autres doivent

Art. 36.

Pour les actions judiciaires naissant d'un recours, le tribunal du domicile de l'administration contre

être portées devant le tribunal compétent pour connaître de l'action principale en dommages-intérêts à teneur de l'art. 16. A défaut de conventions particulières (art. 35), la cause doit être jugée d'après les dispositions des art. 32 à 34.

(Voir Art. 35.)

Art. 37.

Procédure et dénonciation d'instance.

La procédure à suivre dans les recours en garantie est reglée par les lois de l'Etat dont dépend le tribunal compétent en vertu des art. 16, 17, alinéa 1, et 36. — Les mêmes lois décident, en particulier, la question de savoir si les parties sont tenues de dénoncer l'instance afin de conserver leur droit de recours, et si elles sont tenues de joindre les actions en garantie avec le procès principal en indemnité par la voie de la dénonciation d'instance, ou si c'est seulement pour elles une faculté.

Art. 38.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des art. 16, 17, alinéa 1, et 36, sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires de la présente convention, lorsqu'ils sont devenus définitifs à teneur des lois applicables en vertu de l'art. 37.

laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent.

Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribunal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration à actionner la plus proche de la demanderesse.

Art. 36*a*.

Sont réservées les conventions particulières que peuvent contracter entre elles les administrations pour le recours, soit d'avance soit en cas spécial.

Art. 37.

La procédure à suivre est réglée par les lois dont dépend le tribunal compétent, autant qu'il n'y a pas de disposition contraire dans le présent traité.

Art. 38.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de ce traité sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires du présent traité, lorsqu'ils sont devenus exécutoires à teneur des lois à appliquer par le juge compétent. Cette prescription ne s'applique pas à des jugements qui ne seraient que provisoirement exécutoires.

Projet de dispositions à émettre pour l'exécution du traité réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer émané de commissaires allemands.

§ 1.

(*voir art. 1b alinéa 2 du traité.*)

Sont exclus du transport:

Tous les objets sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, autant qu'ils ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe I ne sont admis au transport que sous les conditions y énumérées; ils doivent être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne contenant pas d'autres objets.

§ 2.

(*voir art. 2 du traité.*)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe II.

Ces formulaires doivent être imprimés sur du papier blanc pour les marchandises voyageant en petite vitesse (voir le formulaire 1), et sur du papier rose foncé pour les expéditions en grande vitesse (voir le formulaire 2); ils doivent être revêtus, pour constatation de leur concordance avec les prescriptions respectives, du timbre d'un chemin de fer, ou d'un ensemble union de chemins de fer, du pays expéditeur.

La lettre de voiture dans toutes ses parties, soit imprimées soit écrites, devra être dressée dans la langue officielle des pays parcourus par le transport, pourvu que ces pays aient tous la même langue officielle; en cas contraire, dans la langue officielle de la station expéditrice et en outre en langue allemande ou française.

Les parties du formulaire encadrées de lignes d'impression pleine doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans préjudice avec d'autres marchandises et que des prescriptions de douane, d'octroi ou de police ne s'y opposent pas.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur et au destinataire devront être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant point d'autres objets.

En outre le bureau expéditeur pourra demander qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3.

(*voir art. 3, alinéa 3 du traité.*)

Lorsque les objets désignés au § 1, alinéa 1 et dans l'annexe I sous es numéros 1 à 18 sont remis au transport sous une fausse déclaration

ou que les prescriptions de sûreté données dans l'annexe I relativement aux numéros 1 à 18 ne sont pas observées lors de la remise, l'amende à payer sera de 12 Marks (15 Francs) par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas l'amende prévue dans l'art. 3 de la convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition sera du double prix de transport à payer depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Lorsque le poids d'un wagon complet est déclaré inférieur de plus de 3 % du poids véritable, l'amende à payer s'élève au décuple et en cas de surchargement du wagon de plus de 5 % de son port au vingtuple de la différence du prix de transport.

§ 4.

(voir art. 5 du traité.)

La déclaration prévue dans l'art. 5 de la convention devra se faire conformément au formulaire ci-annexe (voir l'annexe III).

§ 5.

(voir art. 8a du traité.)

Le maximum des remboursements est de 800 Marks (1000 Francs) sur chaque lettre de voiture.

§ 6.

(voir art. 9 du traité.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a) Pour la grande vitesse:

1° Délai d'expédition . . . . . 1 jour.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . . 1 jour.

b) Pour la petite vitesse:

1° Délai d'expédition . . . . . 2 jours.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau voisin, les délais de transport seront calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entreront en compte qu'une seule fois, quelque soit le nombre des lignes différentes parcourues.

Les lois et règlements valables pour les différents chemins de fer respectifs auront à statuer dans quelle mesure les administrations de chemins de fer sont libres de fixer des délais supplémentaires pour les jours de foire et pour les époques de trafic extraordinaire.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise avec la lettre de voiture. Le délai est observé si, dans les limites du délai, la marchandise a été remise ou l'ar-

rivée en a été notifiée au destinataire ou à telle personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions valables sur le réseau de l'administration chargée de la livraison.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités en douane, octroi ou police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le dernier jour du délai de livraison tombe un dimanche ou un jour de fête, le délai n'expire que le jour ouvrier qui suit immédiatement.

§ 7.

(*voir art. 18*b *du traité.*)

Le taux pour déchet régulier en poids est de 2 % pour les marchandises remises à l'état humide et pour les marchandises sèches désignées ci-après :

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraiches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon et
mastix frais.

Le taux est de 1 % pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 18*b* du traité.

§ 8.

(*voir art. 27 de la convention.*)

La déclaration d'une valeur représentant l'intérêt à la livraison en temps utile devra être inscrite en toutes lettres à la place réservée pour ce but sur la lettre de voiture.

La prime pour la déclaration d'une valeur représentant l'intérêt à la livraison en temps utile ne pourra dépasser 4 Pfennig (5 Centimes) par

20 Marks (25 Francs) de la somme déclarée et pour 200 kilomètres par fractions indivisibles.

Le minimum à percevoir sera de 40 Pfennig (50 Centimes).

Liste des objets admis au transport sous certaines conditions.

Sont admis au transport sous certaines conditions:

1. L'éther, le chloroforme, l'essence de mirban (nitrobenzine), le naphte les gouttes ou l'esprit d'Hoffmann, le collodion, le sulfure de carbone, l'esprit de bois (épuré et non épuré), l'alcool et le trois six.
2. La chaux d'épuration des fabriques de gaz (chaux verte).
3. Le chlorate de potasse et l'acide picrique pur.
4. Les acides minéraux de toutes espèces, les résidus des raffineries d'huile, la soude caustique liquide, la lessive de soude et la potasse caustique liquide, ainsi que les vases qui ont servi à leur transport; de même les vernis, les couleurs au vernis, les sucs, les huiles essentielles et les huiles grasses, l'esprit de vin et autres spiritueux non dénommés au N⁰ 1 ci-dessus, lorsque ces substances sont transportées en ballons, ainsi que le brôme.
5. L'essence de térébentine, l'huile de goudron (hydrocarbure), l'huile de schiste, la camphine, le photogène, la pinoline, l'huile de houille légère (benzine), la ligroïne (naphte de pétrole), la graisse minérale et autres substances analogues, ainsi que les vases qui ont servi à leur transport; toutes les huiles répandant de mauvaises odeurs ainsi que l'alcali volatil.
6. Les allumettes chimiques (bougies, allumettes en bois, amadou), les mêches de sûreté (cordes de mineurs), si ces mêches consistent en un tuyau mince et compacte contenant une quantité relativement faible de poudre, les extincteurs de Bucher, renfermés dans des étuis de fer blanc.
7. Le phosphore.
8. La laine et les déchets de laine, de drap, de philatures de coton et de fil de coton; le lin, le chanvre, l'étoupe, les chiffons et matières ou étoffes analogues lorsqu'elles sont graissées, la laine artificielle, la laine de Mungo ou de Shoddy, les mailles de tisserands, les mailles de corps et la ficelle de lisse.
9. Le pétrole à l'état brut ou épuré, l'essence de pétrole (naphte), ainsi que les vases qui ont servi à leur transport.
10. Les pétards à l'usage des chemins de fer.
11. Les capsules, les culots pour cartouches et les cartouches métalliques.
12. Les produits arsénicaux tels que l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), sulfure d'arsénic jaune (orpiment), sulfure d'arsénic rouge (réalgar), l'arsénic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches) etc., etc., et les autres matières vénéneuses.

13. Le noir de fumée.
14. La levûre liquide ou solide.
15. La pâte de bois sèche.
16. Les peaux fraîches, les graisses, les tendons, les os et autres articles répandant des odeurs fétides et nauséabondes.
17. La soie fortement chargée à l'état de cordonnet, de soie souple, de bourre de soie et de soie chape, en échevaux.
18. Le charbon de bois moulu ou granulé, fraîchement calciné.
19. Le foin, le roseau (non compris le jonc des Indes), l'écorce, la paille (y compris la paille de riz et de lin) et la tourbe: sans emballage.
20. Les marchandises dont le chargement ou le transport présenteraient, de l'avis de l'administration expéditrice, des difficultés particulières.

Les objets ci-dessus énumérés ne sont admis au transport que sous les conditions suivantes:

Pour le n° 1. L'éther, le chloroforme, l'essence de mirban (nitro benzine), le naphte, les gouttes ou l'esprit d'Hoffmann et le collodion, doivent être remis dans un double emballage, de façon à ce que les bouteilles en verre, contenant les liquides, soient placées dans de fortes caisses de bois et soigneusement entourées de son ou de sciure de bois. Si ces produits sont transportés dans de solide bonbonnes, celles-ci n'en pourront contenir plus de 35 kilogrammes, et devront être placées, après avoir été entourées d'un emballage suffisant, dans de solides paniers bien fermés à l'aide de couvercles.

Les transports de sulfure de carbone s'effectuent exclusivement en wagons ouverts sans bâches et seulement:

a. Dans des vases de tôle très-solides, bien rivés et soudés aux joints et ne pouvant contenir plus de 500 kilogrammes au maximum;

b. Dans des vases cylindriques en zinc, renforcés par des cercles en fer soudés autour de leurs bases, ou dans des pots en tôle galvanisé. Les vases et pots de cette espèce ne pourront contenir plus de 50 kilogrammes et devront être emballés dans des paniers ou fixés dans des caisses avec du son ou de la sciure de bois;

c. Dans des vases en verre fixés dans des caisses en fer blanc au moyen de son ou de sciure de bois.

L'esprit de bois épuré ou non épuré, l'alcool ainsi que le trois-six ne sont admis au transport qu'en fûts ou dans des vases en verre ou en fer blanc, fermés et emballés suivant les prescriptions énoncées ci-dessus pour l'éther, etc.

Pour le n° 2. La chaux d'épuration des fabriques de gaz (chaux verte) n'est transportée qu'en wagons ouverts.

Pour le n° 3. Le chlorate de potasse doit être soigneusement emballé dans des tonneaux ou dans des caisses étanches tapissés de papier à l'intérieur. L'acide picrique pur n'est admise au transport que sur

la présentation d'un certificat à délivrer par un chimiste compétent et constatant la pureté et l'innocuité de l'acide.

Pour le n⁰ 4. Les ballons contenant des acides minéraux (acide sulfurique, huile de vitriole, acide muriatique, acide nitrique, eau forte, etc.) doivent être bien emballés et placés dans des caisses, solides conditionnées de manière à pouvoir être facilement maniées (les paniers tressés peuvent également servir à cet usage). On peut en refuser l'admission au transport, si l'emballage n'est pas soigneusement fait et que les caisses ou vases ne soient pas conditionnés de manière à être facilement maniables.

Les bonbonnes ou flacons contenant de l'acide nitrique rutilant doivent être fixés dans des caisses au moyen de terre infusoire ou d'une autre substance terreuse sèche, d'un volume égal au moins à celui du contenu des ballons ou flacons.

Les acides minéraux doivent toujours être chargés séparément et ne peuvent jamais entrer dans un wagon contenant d'autres produits chimiques.

Pour le n⁰ 5. L'huile de goudron (hydro-carbure) et autres substances analogues contenues dans des vases de fer blanc ou dans des ballons en verre non clissés, ne seront acceptées au transport qu'autant qu'elles seront emballées dans des paniers. Le transport de l'essence de térébenthine et des autres essences répandant de mauvaises odeurs n'est effectué qu'en wagons ouverts.

Pour le n⁰ 6. Les allumettes chimiques, les mèches de sûreté, ainsi que les mèches de mineurs, doivent être renfermées soigneusement dans des caisses en tôle très-solide ou dans de fortes caisses en bois dont le volume n'excède pas 1,2 mètre cube; l'emballage doit être fait avec soin de manière à ce qu'il ne laisse pas de vides dans les caisses. Le contenu doit être indiqué extérieurement d'une manière très-visible.

Les extincteurs de Bucher ne seront admis au transport que renfermés dans de petites caisses d'une contenance de 6 à 10 kilogrammes, tapissées à l'intérieur de papier, et renfermées elles-mêmes dans des caisses, également garnies intérieurement de papier.

Pour le n⁰ 7. Le phosphore doit être renfermé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et remplies d'eau, d'une capacité maximum de 6 kilogrammes. Ces boîtes seront à leur tour fortement fixées au moyen de sciure de bois, dans de fortes caisses recouvertes de toile grise et munies, à deux arêtes supérieures opposées, d'anses solides. Ces caisses dont le poids ne pourra dépasser 25 kilogrammes devront porter extérieurement d'une manière très-visible les mots: »phosphore« et »dessus«.

Pour le n⁰ 8. Les marchandises ci-indiquées ne devront être expédiées que dans des wagons ouverts. Toutefois, il sera loisible à l'expéditeur de faire bâcher les wagons.

La lettre de voiture devra indiquer si les marchandises sont graissées ou non. En l'absence d'une indication de ce genre, les marchan-

dises seront considérées comme graissées et le chargement en aura lieu en conséquence.

Pour le n⁰ 9. Le pétrole et l'essence de pétrole (naphte) ne sont acceptés au transport que dans des fûts très-solides et bien construits ou dans des vases en fer blanc placés dans de fortes caisses remplies de son ou de sciure de bois, ou encore dans des vases en fort fer blanc à base carrée de 21 centimètres de largeur et de longueur, sur 31 centimètres de hauteur. Ces vases doivent être renfermés deux à deux, dans de fortes caisses en planches de 0,013 m. d'épaisseur et s'adaptant de manière à rendre impossible le moindre mouvement. Le transport n'en a lieu qu'en wagons ouverts. Si les formalités en douane devaient exiger l'emploi de wagons bâchés et plombés, l'expédition serait refusée.

Pour le n⁰ 10. Les pétards doivent être solidement emballés avec des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou fixés solidement et isolément par tout autre moyen, de manière à ce qu'ils ne puissent ni se toucher, ni se heurter à un autre corps. Les caisses destinées à les recevoir doivent être construites en planches d'une épaisseur d'au moins 0,026 m., assemblées en rainures et retenues au moyen de vis à bois. Elles doivent être rendues étanches et enfermées dans une seconde caisse qui ne pourra présenter un volume supérieur à 0,06 mètre cube.

L'acceptation au transport n'aura lieu qu'autant que la lettre de voiture portera le certificat officiel que l'emballage réunit les conditions prescrites.

Pour le n⁰ 11. Les capsules, culots de cartouches et cartouches métalliques, doivent être soigneusement emballés dans des caisses ou tonneaux solides portant d'une manière apparente l'inscription »capsules«, etc.

Pour le n⁰ 12. Les produits arsénieux, tels que l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsénic sulfuré jaune (orpiment), l'arsénic rouge (réalgar), l'arsénic natif (pierre à mouches), etc. ne sont admis au transport qu'emballés dans des tonneaux ou caisses doubles. Les fonds des tonneaux devront être assujettis au moyen de cercles de sûreté fixés en dedans des douves, et les couvercles des caisses, au moyen de cercles ou de bandes en fer. Les tonneaux intérieurs seront confectionnés en bois sec et résistant et tapissés intérieurement de toile ou d'un autre tissu compacte analogue.

Chaque colis devra porter en caractères noirs lisibles, peints à l'huile, l'inscription: »Arsenic (Poison)«.

Les autres préparations métalliques contenant du poison (couleurs métalliques vénéneuses, sels métalliques vénéneux, etc.), et notamment les préparations mercurielles, telles que le sublimé, le calomel, le précipité blanc et rouge, le cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que le sulfate de cuivre, le vert de gris, les couleurs de cuivre vertes et bleues; les préparations de plomb, telles que: la litharge (massicot), le minium, l'acétate de plomb (sucre de Saturne) et autres sels de plomb; le blanc de céruse et autres couleurs à base de plomb;

la cendre d'étain et d'antimoine ne pourront être remises au transport qu'autant qu'elles sont contenues dans des caisses ou tonneaux solides, construits en bois sec et résistant et pourvus de cercles de sûreté ou de bandes de fer. Ces emballages devront être conditionnés de manière à empêcher que par les secousses, chocs, etc., inévitables pendant le transport, les matières puissent s'échapper en poussière à travers les joints.

Pour le n° 13. Le noir de fumée n'est admis au transport que dans des tonnelets emballés dans de petits paniers solides ou dans des barils doublés à l'intérieur de papier imbibé de silicate de soude (verre soluble).

Pour le n° 14. La levûre tant liquide que solide n'est admise au transport que dans des vases non hermétiquement fermés.

Pour le n° 15. La pâte de bois sèche n'est admise au transport qu'en wagons ouverts, soigneusement bâchés.

Pour le n° 16. Les objets de ce genre énumérés ci-dessus ne sont admis au transport par charges incomplètes, qu'autant qu'ils sont convenablement emballés. En vrac ils ne seront admis que par chargement complet de wagons.

Pour le n° 17. Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape en échevaux, fortement apprêtés, ne sont admis au transport que renfermés dans des caisses. Si la hauteur intérieure des caisses est supérieure à 12 centimètres, les différentes couches de soie doivent être séparées, les unes des autres par des vides de 2 centimètres obtenus, au moyen de treillages de bois formés de lattes carrées de 2 centimètres, placées à distance de 2 centimètres, et retenues aux extrêmités par des lattes transversales. Les parois latérales des caisses doivent être percées de trous d'une largeur de 1 centimètre au moins, et correspondant avec les vides entre les lattes de manière à ce qu'on puisse passer une tige à travers les caisses. Afin de maintenir les trous intacts, les deux bords des caisses doivent être pourvus extérieurement d'une latte.

La lettre de voiture devra indiquer si la soie présentée au transport consiste en un des articles spécifiés ci-dessus. A défaut d'une indication de ce genre, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

Pour le n° 18. Le charbon de bois moulu ou granulé, fraîchement calciné, n'est admis au transport que dans des vases en tôle solide et hermétiquement fermés ou dans des barils (dits américains) hermétiques et construits de plusieurs couches de carton verni très fort et dur. Les bases des barils devront être pourvues de cercles en fer, les fonds en bois dur et tournés devront être vissés aux cercles au moyen de vis à bois. Les joints devront être tapissés soigneusement à l'intérieur de bandes de papier ou de toile.

La lettre de voiture devra indiquer, si le charbon de bois a été récemment calciné. En l'absence d'une indication de ce genre, la

marchandise sera considérée comme étant de cette catégorie et elle sera assujettie aux prescriptions d'emballage indiquées ci-dessus.

Pour le n° 19. Le foin, le roseau (non compris le jonc des Indes), l'écorce, la paille, y compris la paille de riz et de lin, et la tourbe, remis en vrac, ne seront admis au transport que dans des wagons soigneusement bâchés et à la condition que les expéditeurs et les destinataires en opéreront eux-mêmes le chargement et le déchargement.

Pour le n° 20. Quant aux marchandises, dont le chargement et le transport présenteraient, de l'avis de l'administration expéditrice, des difficultés extraordinaires, l'expédition pourra être subordonnée à des conditions à convenir dans chaque cas spécial.

Timbre de contrôle

Lettre de voiture internationale

(*Formulaire 1*) **PETITE VITESSE** (papier blanc)
(*Formulaire 2*) **GRANDE VITESSE** („ rose-foncé)

Timbre de station d'arrivée

№ _____
Propriétaire _____
№ _____
Propriétaire _____
} des wagons

№ Poste | | | | } de la feuille de route

Monsieur _____

à _____

Station _____

du chemin de fer _____

Voie de transport, le cas échéant } _____

Vous recevrez les marchandises détaillées ci-après aux conditions du traité internati et des dispositions émises pour son exécution ainsi qu'à celles des règlements et tarifs chemins de fer respectifs ou des unions de chemins de fer, qui sont applicables au pré envoi.

Marque et №	Nombre	Nature de l'emballage	Dénomination de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	**Déclaration** pour complissement des fo lités en douane, octr police; intermédiaire dications de documen d'autres annexes, y pris les plombages. Autres déclarations vues par les lois ou lements respectifs.

Valeur déclarée pour la responsabilité limitée du chemin de fer } en toutes lettres _____

Somme déclarée représentant l'intérêt à la livraison } en toutes lettres _____

Timbre de la Station de **départ**	Timbre du **pesage**

_____, le _____ 18_

Signature et adresse de l'expéditeur

Déclaration de port payé par l'expéditeur

Débours / Remboursements — en toutes lettres

Détail des débours et des remboursements

Montant			

Frais perçus		NOTE	unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir			
		Débours					
		Remboursements					
		Provision					
		Frais de transport jusqu'à					
		Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison					
		Frais de transport jusqu'à					
		Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison					
		Frais de transport jusqu'à					
		Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison					

Hauteur de 29 cm.

NB. Les timbres des stations de **transit** sont à apposer dans leur ordre au revers de la **Note**.

Largeur du papier de 37 cm.

Annexe III.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer _____

à _____ a, sur ma (notre) demande, accepté

au transport par chemin de fer en destination de _____

les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi

qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour _____

savoir:

_____

_____

_____

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises

ont été remises au transport

sans emballage

_____ *)

avec un emballage défectueux notamment:

_____

_____

_____

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

_____ le _____ 18 _____

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou, »sans emballage« ou »avec un emballage défectueux, notamment«.

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Mémoire concernant le projet d'un traité réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer émané de commissaires Allemands.

Le Conseil fédéral suisse ayant proposé d'établir un droit international pour les transports par voies ferrées, a bien voulu élaborer, à la demande de plusieurs gouvernements, un programme complet et détaillé en forme d'avant-projet d'une convention réglant les transports internationaux par chemins de fer, accompagné d'un mémoire justificatif. Ces pièces ont été communiquées à chacun des hauts gouvernements intéressés à cette question.

Conformément aux négociations préliminaires, le projet en question n'a pour but que de servir de base formelle aux débats de la conférence projetée et ne sera d'aucun préjudice ni pour l'étendue ni pour le contenu des dispositions à établir d'un commun accord. C'est sous ces points de vue que le projet a été soigneusement examiné par une commission composée de membres des départements respectifs de l'Empire allemand. Le résultat de cette appréciation est déposé dans les annexes A. et B.

Voici les principes qui ont servi de base à ces élaborations:

I.

Portée, forme et matière des dispositions à établir.

(Voir les nos I et II du mémoire suisse.)

Quant à la portée des dispositions à établir de commun accord, on adhère à l'avis du mémoire suisse, portant que ces stipulations ne doivent s'appliquer qu'au trafic international et qu'il reste loisible à la législation de chaque pays contractant de régler ou non le droit interne d'après des principes analogues. De même on a jugé indispensable de fixer non seulement les conditions matérielles pour l'application du droit de transport international, mais encore de prescrire une forme extérieure perceptible au premier coup d'oeil, pour la conclusion du contrat de transport international, afin de le distinguer nettement du contrat de transport interne.

Quant au premier point de vue, on accepte notamment le cadre de la convention à établir et la disposition générale et sa matière, sauf deux modifications essentielles:

1° On juge utile et conforme à ce qui est d'usage dans les cas analogues, de distinguer deux catégories de dispositions, savoir:

A. Des dispositions plus ou moins permanentes, qui contiendront l'essentiel de la convention projetée et qui seront réservées pour la plupart des pays à la sanction des pouvoirs législatifs.

B. Des stipulations plus ou moins transitoires, contenant des règles à adapter aux exigences du trafic et qui, à l'ordinaire, n'auront besoin que de la sanction du pouvoir exécutif.

Dans le projet allemand les stipulations de la première catégorie (A) font partie du traité, celles de la seconde catégorie (B) sont réservées aux dispositions à établir pour l'exécution du traité.

2⁰ On a jugé essentiel et conforme à la nature du contrat de transport international que, pour toute l'étendue de son domaine (c'est-à-dire pour le trafic international et toute réserve faite du droit interne des Etats contractants), cette convention soit régie par le même droit matériel.

Il est vrai que dans certains cas il sera nécessaire de se reporter au droit de la station expéditrice ou destinataire, mais selon l'avis des commissaires allemands, il faudra restreindre ces cas à certains points qui ne touchent que de loin l'essence du contrat de transport, notamment à ceux qui ne sauraient être séparés des institutions ou formalités locales ou des dispositions des différents tarifs. La latitude dans laquelle l'avant-projet suisse admet les lois particulières rendrait non seulement la matière du contrat de transport international difficile à reconnaître pour le public et les administrations, mais elle aurait encore l'inconvénient de mettre une grande partie de la convention à la discrétion des Etats contractants, ce qui serait contraire aux premiers principes du droit de contrat. On ne saurait objecter sérieusement qu'il est trop difficile d'établir des principes uniformes. Il résulte au contraire d'une comparaison des principales législations des Etats européens qu'il y a aujourd'hui même une grande ressemblance entre les maximes principales du droit de transport dans la plupart des pays de l'Europe; ce qui fait espérer qu'un accord n'est pas impossible sur des bases uniformes.

II.

Droit à prendre pour base des dispositions à établir.

Quant à la matière des dispositions, celles du droit français, notamment celles du Tit. VI Sect. III. du Code de commerce traitant du voiturier, sont à considérer comme la base de presque toutes les législations modernes sur le droit de transport par chemins de fer. Il faudra donc en tenir compte en premier ordre. Toutefois on ne saurait perdre de vue que les dispositions respectives de ce Code, peu détaillées du reste, datent d'un temps où il n'y avait pas encore de voies ferrées, et que l'application de ces principes au droit commercial des chemins de fer est, sous bien des rapports, très contestée tant en doctrine qu'en pratique judiciaire.*)

D'un autre côté, le droit commercial allemand, basé lui-même sur le droit français, est non seulement admis presque sans modification en Autriche-Hongrie, mais il sert encore de droit commun à une grande partie de l'Europe centrale sous la forme du réglement d'exploitation de l'association (»Verein«) de chemins de fer allemands, lequel a servi de base à d'autres réglements pour un grand nombre de services directs dans le trafic international.

Entre les deux droits il n'y a guère des différences qui ne soient conciliables. Bien plus, les dispositions du droit allemand se conforment sous beaucoup de rapports soit aux dispositions du Code de commerce

*) Voir Sarrut, Législation et Jurisprudence sur le transport des marchandises par chemins de fer. Paris 1874. et Bédarride, Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises. Paris 1876.

français même soit au droit qui, au moyen de la jurisprudence et par des ordonnances, s'est formé sur la même base commune dans les pays où le droit français est en vigueur. Le projet suisse est également basé en majeure partie sur ces mêmes principes. Dans tous les point où il s'en écarte sans nécessité visible et urgente, le projet allemand tend à le ramener aux bases générales sus-mentionnées.

D'ailleurs, ce dernier projet n'a pour but de proposer que des dispositions éprouvées dans le susdit domaine international du droit allemand et qui sont de nature à pouvoir être généralement adoptées. Aussi ce projet renonce-t-il dès l'abord à proposer des dispositions qui pourraient rencontrer des difficultés essentielles dans les pays du droit français.

III.

Conclusion, forme et contenu du contrat de transport international.

(Voir n° III du mémoire suisse.)

L'art. 1 du projet suisse contient des dispositions combinées concernant les questions de savoir:

1° Quelles sont en général les conditions sous lesquelles un contrat de transport international pourra être conclu?

2° Jusqu'à quel point, ces conditions étant remplies, le chemin de fer doit-il être tenu d'accepter les marchandises au transport dans le trafic international?

Les commissaires allemands ont cru devoir séparer ces deux questions et de même traiter séparément la question ultérieure y relative: jusqu'à quel point il sera loisible d'établir, à côté du traité d'Etat international, des stipulations spéciales soit de réglements, soit de tarifs ou de contrats privés.

C'est à ces points de vue que l'art. 1 *a* établit d'abord en général les limites et les conditions de la mise en vigueur de la convention internationale, ce qui a eu lieu également pour les points essentiels à l'art. 1, alinéa 1 du projet suisse.

Seulement, afin de ne pas exclure du traité les chemins de fer d'une largeur de voie différente et dont le transport s'exécute au moyen de trajets, ont a cru devoir rayer du nombre des conditions énoncées dans le projet suisse celle qui exige que les chemins de fer respectifs soient reliés entre eux par une ligne des rails non interrompue.

D'ailleurs, on est d'avis que les transports qui ne sont soumis qu'en partie aux dispositions de la convention internationale, — dans le cas où la station expéditrice ou destinataire n'appartient pas au territoire de la convention, — ne pourront être expédiés sur la base de la lettre de voiture internationale que dans les limites de ce territoire et auront besoin d'une autre lettre de voiture, soit à leur entrée soit à leur sortie.

L'art. 1 *b* a pour but de délimiter le territoire de la convention au point de vue des objets à transporter. Il va sans dire que le transport des voyageurs et de leur bagage est exclu de la convention par la teneur même de l'art. 1 *a*. Par contre, on a jugé nécessaire d'exclure expressément tous les objets portant caractère de marchandises ou traités comme tels dans les tarifs de beaucoup de chemins de fer, auxquels, pour des

raisons quelconques, les dispositions de la convention ne seront pas applicables. L'art 1 *b* désigne dans l'alinéa 1 les objets de ce genre, dont la conférence pourra augmenter ou diminuer à son gré le nombre. L'alinéa 2 contient une autre série d'objets, savoir ceux qui, dans l'intérêt public et à raison de leur nature particulière, ne se prêtent point au transport ou ne s'y prêtent que sous certaines conditions. Il ne sera pas difficile d'établir un accord général sur ce point.

La liste des dispositions exécutoires (voir B., paragraphe 1 et annexe I), laquelle est empruntée au réglement du »Verein« des chemins de fer allemands, n'a pas la prétention d'être complète ni définitive. D'ailleurs les dispositions en question devront subir une révision continuelle au fur et à mesure des progrès de l'industrie et selon les exigences du trafic.

L'art. 1 *c*, conçu en vue du maintien de l'uniformité du droit de transport international, règle le rapport des dispositions soit réglementaires, soit de tarif fixées par les chemins de fer ou les unions respectives, vis-à-vis du traité international et des dispositions à émettre pour son exécution.

L'art. 1 *d*, tenant compte de ce qui est dit plus haut, n⁰ I, 2, remplace l'art. 1, alinéa 2 de l'avant-projet suisse par des règles positives et unitaires. Comme les propositions de cet article s'accordent pour l'essentiel avec le Code de commerce allemand (voir art. 422) et qu'elles sont conformes à des principes de droit généralement reconnus, elles ne sauraient rencontrer des objections sérieuses.

L'art. 2, en ce qui concerne le contenu de la lettre de voiture, adopte en générale le projet suisse. Pour les différences, voir les observations suivantes sur les points respectifs.

Eu égard à ce qui est expliqué ci-dessus n⁰ I, 2, il a paru indispensable d'établir, pour la forme et la teneur de la lettre de voiture, l'uniformité prévue éventuellement par le projet suisse. Le formulaire proposé dans le § 2 et dans l'annexe II des dispositions pour l'exécution du traité (voir B.), est empruntée au modèle tout récemment adopté en Allemagne et en Autriche-Hongrie sur la proposition de l'association (»Verein«) de chemins de fer allemands.

Quoiqu'on en pense en détail, il sera indispensable d'adopter un même formulaire quelqu'il soit, afin qu'au simple aspect de la lettre de voiture il soit possible de reconnaître s'il y a lieu ou non d'appliquer les règles de la convention internationale (voir le mémoire suisse de n⁰ II, dernier alinéa).

De plus, il a paru nécessaire de donner certaines prescriptions pratiques pour la langue du formulaire et son usage ultérieur.

Dans l'art. 3, à l'exemple des réglements allemands et d'un grand nombre de réglements internationaux, on recommande d'ajouter aux dispositions du projet suisse des prescriptions portant des amendes pour le cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable.

Ces prescriptions ont pour but de mettre les chemins de fer à l'abri de pareils abus, sans leur imposer la preuve, souvent difficile, d'un dommage survenu.

Dans l'art. 4, en ce qui concerne l'effet de l'apposition du timbre

de la station expéditrice, on propose une rédaction différente de celle du projet suisse, et cela afin d'éviter l'interprétation adoptée dans le mémoire à l'appui, n° II. alinéa 5 et 6, suivant laquelle l'apposition du timbre du chemin de fer est essentielle pour la conclusion du contrat international. En effet, il serait difficile de comprendre pour quelle raison la non-apposition par méprise du timbre du chemin de fer — chose si fréquente — dût avoir pour conséquence que le transport effectué sur la base d'une lettre de voiture internationale ne fût pas jugé d'après le droit interne.

Les changements proposés pour l'art. 5, ne touchent guère que la rédaction. Du reste, il a paru convenable de prescrire une forme exacte pour la déclaration en question (voir B. § 4 et annexe III) et d'exiger de plus qu'il soit dressé une déclaration conforme à l'usage des chemins de fer.

L'art. 6 du projet suisse impose, du moins en partie, aux chemins de fer des devoirs qu'ils ne seraient guère en état de remplir et qui n'ont rien de commun avec les obligations du voiturier. On a proposé d'éliminer ces rigueurs et d'établir sous ce rapport des règles qui concilient l'intérêt publique et l'équité.

IV.

Frais de transport, remboursement et détails de livraison.

(Voir mémoire n° IV, 4 et 5 du mémoire suisse.)

Quant au calcul des taxes de transport, on a jugé convenable d'énoncer expressément un principe adopté généralement, surtout dans les pays de droit français, à savoir que les taxes de transport ne seront calculées que conformément aux tarifs publiés. Pour le reste, on accède au principe énoncé dans le mémoire suisse (voir n° IV, 4) qu'il ne soit établi dans la convention ni pour les Etats contractants, ni pour les personnes juridiques intéressées, aucune restriction à leur droit de fixer librement leurs tarifs.

Dans l'art. 8, on propose pour les erreurs de calcul et les interprétations erronées du tarif, une disposition qui ne répond qu'à des principes de droit généralement adoptés et qui a pour but de prévenir des différends entre le public et les chemins de fer. La même disposition se trouve dans les réglements d'exploitation allemands, et celle est d'observation constante pour les tribunaux français.*)

Pour l'art. 8*a*, on a jugé utile de fixer les principes les plus généraux au point de vue de la faculté concédée au public de prélever les remboursements sur la marchandise.

Quant aux délais de livraison — voir art. 9 — on est d'accord avec l'avant-projet suisse que ces délais seront fixés par les tarifs des chemins de fer et des unions respectives. Toutefois, cela n'empêchera pas d'établir, dans l'intérêt du public, un calcul uniforme de ces délais, et de prescrire des maxima, tels qu'ils sont prévus par l'art. 6 des dispositions à émettre pour l'exécution du traité.

---

*) Voir Bedarride, ouvrage cité, n° 37 etc., et Sarrut, o c, n° 581 etc.

V.

Droit de disposition, légitimation et for (juridiction).

(Voir nº V et VI du mémoire suisse.)

En ce qui concerne le droit de disposition — voir art. 10 — on accède au projet suisse, portant qu'il y a urgence de régler cette question d'une manière uniforme. Il serait d'autant moins admissible de s'en rapporter sur ce point aux dispositions en vigueur au lieu d'expédition, que cette question est très contestée dans plusieurs pays. Cependant, de la part de l'Allemagne, on ne saurait adhérer au système proposé par l'avant-projet suisse. Ce système semble être trop compliqué et fait craindre qu'il ne soit pour le public et les chemins de fer une cause d'entraves et d'inconvénients. Aussi a-t-il provoqué de graves objections tant au point de vu de la théorie*) que de la pratique**), et sous ce dernier rapport, dans le pays même qui seul encore a mis ce système en vigueur. Les autres systèmes présentent également des difficultés plus ou moins considérables, telles qu'elles ont été exposées dans le mémoire suisse. L'unique système auquel il semble qu'on ne puisse faire d'objection sérieuse, c'est celui du Code de commerce allemand (voir art. 402, etc.). Aussi l'adoption de ce système, qui a subi l'épreuve d'un long exercice dans un réseau très étendu de chemins de fer, est-elle recommandée à l'art. 10 du projet allemand. Ce système est également adopté par le réglement pour l'exploitation des chemins de fer néerlandais à la date du 9 Janvier 1876 (§ 58) ainsi que sauf certaines modifications, par le projet d'un Code de commerce italien, Art. 447.***)

Par conséquent les dispositions des art. 13, alinéa 2, art. 15, 16, 17, 36, 37 du projet suisse, inhérentes au système de ce dernier, ne sauraient non plus être maintenues.

D'après le système allemand, la question du droit d'intenter l'action — voir art. 15 — est réglée de la maniere la plus simple.

En ce qui concerne la question de savoir contre quelle administration et devant quel tribunal l'action doit être intentée — voir art. 16 — le système proposé conformément aux art. 401 et 429 du Code de commerce allemand est autant dans l'intérêt du public que dans celui des administrations. Les propositions respectives de l'avant-projet suisse impliquent la difficulté ultérieure que le for pourra rester incertain dans les cas prévus par l'alinéa 2 de la rédaction suisse de cet article, lorsque la voie de transport ne serait pas exactement prescrite dans la lettre de voiture et qu'il existerait au lieu de destination plusieurs gares ressortant de différentes administrations.

---

*) Voir Eger: La Législation internationale sur les transports par chemin de fer, Berlin, etc. Paris 1877. Voir du reste la note au nº VII.

**) Avis de „l'Association commerciale et industrielle Genevoise, chambre de commerce", dans le journal hebdomadaire suisse »Le chemin de fer«, année 1875 nº 12.

***) Progetto préliminare della riforma del codice di commercio del Regno d'Italia. Firenze 1873.

D'ailleurs, il n'y aurait pas de raison suffisante pour restreindre aux actions en dommages-intérêts les dispositions des art. 15, 16 et 17, comme le veut le projet suisse.

VI.

Livraison de la marchandise, droit de gage, obstacles à la livraison et vérification.

(Voir le mémoire suisse, nos IV. 6 et VIII).

Quant à la livraison de la marchandise, il a paru convenable d'exposer les droits et les devoirs du destinataire d'une manière plus explicite que cela n'a eu lieu dans le projet suisse: voir art. 10 *a. b. c.*

En ce qui concerne les obstacles temporaires au transport — voir art. 11 — on accède, quant à l'essentiel, au projet suisse.

De même pour l'art. 12, on est d'accord qu'il ne serait ni nécessaire ni convenable de fixer d'une manière uniforme les règles à suivre quant à la livraison de la marchandise et l'avis éventuel de son arrivée à donner au destinataire, ces règles touchant intimement à l'état de choses local, notamment à l'organisation de la douane. Il en est autrement quant aux priviléges, droits de gage et de rétention des chemins de fer sur la marchandise transportée. A ce sujet, l'établissement d'un droit matériel commun a paru indispensable dans l'intérêt des administrations, ainsi que pour éviter des incertitudes de droit et des conflits entre les différentes juridictions. C'est pourquoi on a proposé — dans les art. 12 *a. b. c. d.* — d'adopter les principes des art. 409 à 412 du Code de commerce allemand, lesquels, en général, sont d'accord avec le droit français (voir art. 2102, n° 6 du Code civil).

En ce qui concerne en particulier le droit de suite pendant les trois jours, cette institution, empruntée au droit coutumier et contestée dans la jurisprudence française*), se trouve aussi dans le projet de Code de commerce italien (voir art. 461).

Eu égard aux obstacles à la livraison, on est parfaitement d'accord avec les alinéas 1er et dernier de l'art. 13 du projet suisse. Il en est de même quant au principe que, sous ce rapport, il faut empiéter aussi peu que possible sur le droit formel de l'Etat où s'opère la livraison. D'ailleurs, on est d'avis que c'est non seulement à l'occasion des obstacles à la livraison qu'il faut traiter la question de la vérification des pertes partielles ou avaries, mais qu'il faut considérer cette matière à un point de vue plus général. C'est ce qui a eu lieu dans l'art. 14 du projet allemand, qui en même temps remplace une partie de l'art. 13 du projet suisse. Ce premier article établit en général le principe que, dans tous les cas dont il est question, le chemin de fer est obligé de faire les recherches nécessaires et de constater à l'amiable les pertes partielles ou avaries, et qu'en outre tout ayant-cause sera en droit d'en demander la vérification judiciaire. Par contre, le système de l'art. 13, al. 3 du projet suisse, d'après lequel les experts d'office sont de rigueur, a paru peu recommandable. A été renvoyée à l'art. 29, nos 3 et quatre du projet allemand la question

*) Voir Sarrut, ouvrage cité, n° 593 etc. et Bedarride, o. c. n° 298 etc.

de savoir, quel effet on doit attribuer à la vérification, et dans quel moment ladite vérification doit avoir lieu pour produire un tel effet.

Quant aux dispositions relatives aux frais respectifs, on a cru pouvoir s'en passer. Il va sans dire que le juge du procès principal connaîtra de la question de savoir laquelle des parties devra en définitive, porter les frais, dont l'avance sera faite, selon les circonstances, soit par le chemin de fer, soit par celui qui exige une constatation judiciaire.

VII.

Responsabilité des chemins de fer.

(Voir nos IX et X du mémoire suisse).

L'on ne saurait qu'adhérer à ce qui est dit dans le mémoire suisse page 25, al. 3, savoir, que sous le rapport indiqué il faut établir un système complet de règles à suivre également dans tous les Etats contractants. Mais il semblerait que le projet suisse n'interprète pas cette idée d'une manière assez complète, en limitant cette communauté aux deux principes qu'il indique et en renvoyant pour tout le reste au droit de la station expéditrice. Ce renvoi il est vrai, répond à l'état actuel du droit international; mais on peut objecter, non sans raison, que le présent projet de traité a précisément pour but de remédier à l'influence de cet état de choses. Aussi le mémoire suisse lui-même ne méconnaît-il pas les graves inconvénients qui résulteraient de l'adoption de ses propositions sur ce point.

C'est pour cette raison que le projet allemand tend à réduire toute la question de la responsabilité à des principes absolument unitaires, qui s'appuient plus ou moins sur le droit français, ou sur l'un et l'autre, et qui sous plusieurs rapports s'accordent également avec les principes du projet suisse.

En effet, les divergences entre les droits divers des Etats intéressés ne sont pas telles à ce qu'il semble, qu'on ne puisse établir entre elles un accord sur la base de mutuelles concessions. Aussi n'a-t-on pas hésité dès l'abord soit à abandonner, soit à modifier à des points de vue plus généraux certains principes qui n'auraient peut-être pas été favorablement accueillis par les autres Etats.*)

A l'art. 17*a*, le projet allemand place en tête des dispositions concernant la responsabilité des chemins de fer, un principe qui aujourd'hui même peut être considéré comme de droit commun dans presque tous les Etats européens. Voir: Code civil français, art. 1384, Code de commerce allemand et autrichien, art. 400, Projet d'un Code de commerce italien, art. 448.

L'alinéa 1 de l'art. 18 répond en général au projet suisse. Seulement on a éliminé tout ce qui concerne la responsabilité pour retard de livraison (voir art. 26). Les dispositions de l'alinéa 2 se trouvant déjà comprises dans les termes de l'art. 16, on pouvait les omettre à l'art. 18.

Aux art. 18*a* et *b*, on propose, conformément aux art. 424 et 426

---

*) C'est principalement sur ce point que les propositions des commissaires allemands diffèrent du traité sus-mentionné de Mr. Eger, traité auquel plusieurs personnes ont à tort attribué un caractère officieux.

du Code de commerce allemand et autrichien et conformément aux §§ 67 et 68 des réglements d'exploitation respectifs, certaines restrictions à la responsabilité des chemins de fer. Les dites prescriptions répondent à des présomptions résultant logiquement de la nature de certains modes de transport et catégories de marchandises. De pareilles dispositions, telles qu'elles se trouvent aussi dans les tarifs spéciaux de divers chemins de fer français, sont reconnues valables par la jurisprudence française.*)

On a d'ailleurs essentiellement modéré les rigueurs des dispositions allemandes, en laissant, quant à l'appréciation de la contre-épreuve, la plus grande latitude au libre arbitre du juge.

L'art. 19 n'a pas éprouvé de modifications essentielles.

Au lieu des art. 20 et 21, on propose pour principe, de calculer d'après la valeur réelle de la marchandise le montant de l'indemnité à payer. Ce principe se trouve également énoncé dans l'art. 396 du Code de commerce allemand, mais il y est essentiellement modifié (voir art. 427, n° 1) par la faculté donnée aux chemins de fer d'établir des taxes normales représentant le maximum de l'indemnité à payer. En renonçant à cette restriction de la responsabilité, restriction qui a passé sous certaines modifications dans l'avant-projet suisse, on croit contribuer essentiellement au succès de l'œuvre de l'union et satisfaire en même temps à un vif désir du public. Le même principe est énoncé dans l'art. 452 du projet italien dont il a été fait mention plus haut.

Au reste, le droit français, de son côté, est bien loin de concéder dans tous les cas le montant du dommage indirect ou de l'intérêt individuel. Tout au contraire, il est prescrit dans les art. 1150 et 1151 joints à l'art. 1149 du Code civil français que le débiteur ne sera garant que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir, et que, dans le cas même du dol, les dommages-intérêts ne doivent comprendre que ce qui est une suite immédiate et directe de l'inexécution.**)

L'art. 22 est adopté, quant à l'essentiel, comme art. 27*b* du projet allemand.

Par contre, on propose de rayer l'art. 23; une pareille disposition, dont il est d'ailleurs difficile de mesurer la portée, ne paraissant pas nécessaire.

Pour l'art. 24, on propose de renoncer à la prescription d'une réserve expresse, ce qui serait autant dans l'intérêt du public que dans celui de la simplification du procédé.

L'art. 25 est modifié en vertu des principes proposés dans l'art. 20.

Pour l'indemnité à payer en cas de retard, on recommande d'autres principes que ceux qui sont établis dans le projet suisse: voir les art. 26 et 27. Vu les difficultés inhérentes à l'exploitation des chemins de fer, l'équité exige tout d'abord que les rigueurs de la responsabilité énoncée dans l'art. 18 ne soient applicables aux cas de retard que sous les modifications résultant de l'art. 26 du projet allemand. En outre, on a proposé dans l'art. 27 du contre-projet, pour la réparation du préjudice résultant

---

*) Voir Bedarride, ouvrage cité n° 427, 487 etc., et Sarrut, o c, n° 737.
**) Voir Bedarride, ouvrage cité, n° 484.

du retard, un système qui met, d'une part, les chemins de fer à l'abri de réclamations disproportionnées et qui, d'autre part, assure au public une pleine garantie de dommages-intérêts.

L'art. 27*b* a pour but d'énoncer d'une manière plus générale que cela n'a été fait dans le projet suisse (voir art. 20, al. 2 et art. 21, al. 1) l'obligation d'ajouter des intérêts à la somme à payer comme indemnité.

L'art. 27*c* n'est qu'une conséquence logique des dispositions de l'art. 1 *b*, appliquées à la responsabilité des chemins de fer. L'art. 454 du projet de loi italien cité, contient une disposition analogue.

VIII.

Perte du droit de réclamation.

(Voir n° X du mémoire suisse.)

En ce qui concerne cette matière, on ne saurait qu'adhérer en général à l'exposé suisse. Quant aux principes énoncés dans l'art. 29 de l'avant-projet suisse, on les admet, sauf les modifications résultant de la teneur du contre-projet. Il n'y a qu'un seul écart essentiel, portant qu'il ne sera admis aucune réserve à la réception de la marchandise. Car, avec de telles réserves, rien n'est plus facile que d'éluder dans tout les cas le principe de l'alinéa 1. D'ailleurs le public étant suffisamment garanti contre l'abus du dit principe par les dispositions des n°s 1—4 et par celles des deux derniers alinéas de la teneur allemande de l'art. 29, on pourra se passer des dites réserves sans aucun préjudice. Pour éviter les malentendus, le n° 3 intercalé complète les exceptions dont il s'agit par un cas que le projet suisse n'a, sans doute, pas jugé nécessaire d'énoncer expressément.

D'ailleurs, le projet allemand voudrait voir appliquer les art. 29 et 30 aux réclamations d'un genre quelconque résultant du contrat de transport international.

Pour l'art. 31, on ne voit pas d'amendement essentiel à y introduire.

IX.

Recours réciproques des chemins de fer.

(Voir n° VII du mémoire suisse.)

On ne saurait qu'approuver parfaitement la thèse établie au mémoire suisse, savoir: que la justice et l'équité exigent que l'on donne aux chemins de fer, rendus responsables du fait d'autres administrations, des garanties suffisantes pour l'exercice de leur droit de recours. La nécessité démontrée de la part de la Suisse de régler d'une manière uniforme et indubitable l'exercice du droit de recours paraît d'autant plus urgente que, pour une grande partie, les chemins de fer du territoire de la convention ne sont pas en relations contractuelles les uns avec les autres et que désormais, par suite de l'union forcée que leur impose le traité international, ils séront obligés de prendre leur recours dans des pays éloignés et sous l'empire, partiel du moins, de lois qui leur sont absolument inconnues.

Les dispositions à établir se rapporteront et au matériel et à la pro-

cédure: deux points de vue différents, mais qui paraissent plus ou moins confondus dans les art. 32, 33 et 34 du projet suisse.

Ce sont les règles suprêmes du droit de recours matériel qu'on propose d'établir aux n°s 1, 2 et 3 du projet allemand. Les dites règles répondent au droit actuel des chemins de fer d'une grande partie de l'Europe, notamment du »Verein« sus-mentionné, ainsi qu'à des principes de droit et d'équité généralement adoptés.

Quant à la procédure, les règles à suivre proposées par l'avant-projet suisse semblant être très compliquées et propres à entraîner des longueurs extrêmes, qui pourraient s'étendre et s'aggraver d'autant plus que, pour le trafic international, il y a toujours un plus ou moins grand nombre de chemins qui ont coopéré au transport. Dans une foule de cas, notamment dans ceux qui font voir clairement dès l'abord la culpabilité d'un seul chemin de fer, il serait absolument inutile d'impliqner dans le procès tous les chemins de la route parcourue. Dans beaucoup d'autres cas, les négociations préliminaires à l'amiable mettront hors de doute qu'une partie du moins des chemins de fer ne sera pas tenue de participer à l'indemnité à payer. On ne voudrait pas, sans doute, pour tous ces cas, établir une procédure qui causerait des embarras et des frais inutiles aux chemins de fer non intéressés et qui éterniserait les procès.

En échange, dans l'art. 34*b*, joint aux n°s 1, 2, 3 des art. 32—34, le projet allemand propose de ne faire entrer dans la procédure en recours judiciaire que les intéressés au matériel, et de réunir la procédure dans un seul procès. Il devra être expressément interdit de ne faire entrer les ayants-cause que successivement dans le procès. Toutes ces prescriptions ont pour but de simplifier et d'abréger la procédure. En même temps les dispositions de l'art. 34*c* empêcheront que le procès principal ne soit traîné en longueur par la jonction avec le procédé en recours.

L'art. 34*a* tend à satisfaire à l'urgence évidente d'établir une base commune pour le procès principal et la demande en recours. Seulement on procède d'une autre manière que celle qui est proposée dans l'art. 36 et 17, alinéa 1, du projet suisse. Ce dernier mode de fixer le for ou la juridiction en matière de recours paraît inadmissible du fait même qu'il inséparablement inhérent au système suisse non adopté, réglant le droit de disposition. Ici, le projet allemand revient tout simplement à la règle de droit partout reçue: »actor sequitur forum rei«.

Les dispositions de l'art. 35 de l'avant-projet suisse sont purement et simplement reproduites à l'art 36*a* du projet allemand, où elles ont paru mieux à leur place.

L'art. 37 adopte en général le principe de l'art. suisse respectif, tout en l'étendant à la procédure principale.

Pour l'art. 38, on propose de remplacer par »définitivement exécutoire« le terme moins précis de »définitif«.

X.

Institutions organiques de droit international.

1.

Il est vrai que le procédé proposé par l'Allemagne pour les demandes en recours a aussi des inconvénients. Il oblige également les chemins en cause à faire valoir leurs droits devant un juge étranger et d'après des règles de procédure qu'ils ignorent. C'est ce qui a fait naître l'idée de poser la question, s'il ne serait pas recommandable d'établir un tribunal international pour les recours réciproques des chemins de fer. Ledit tribunal se composerait de juges délégués par les Etats contractants, qui, par leur qualification, offriraient toutes les garanties nécessaires pour une juridiction équitable et experte. Sa procédure serait des plus simples et analogue à celle d'un tribunal d'arbitres; ses arrêts seraient définitifs.

Une pareille institution offrirait, à ce qu'il semble, toutes les garanties possibles d'une juridiction prompte, impartiale et uniforme. Elle contribuerait essentiellement à établir et à maintenir l'unité de droit pour le territoire du traité international.

En cas d'accueil favorable de cette idée, il ne serait pas difficile de remplacer l'art. 36 par des dispositions respectives et d'établir dans une annexe de courtes prescriptions concernant la formation et la procédure dudit tribunal.

2.

On pense qu'il sera bon de convenir de la manière dont sera faite la publication des dispositions établies ou qu'on établirait après la mise en vigueur du traité international; que cette publication ait lieu soit par un journal spécial et commun, soit par les journaux officiels des divers pays contractants.

3.

Le développement progressif des chemins de fer et les exigences variables du trafic nécessiteront, sans doute, une révision successive et permanente des conventions internationales. Pour cette raison, on propose d'établir une commission internationale permanente, qui, se réunissant selon les circonstances, serait chargée de veiller à ce que les dispositions établies continuent de répondre aux exigences de la situation, et qui, le cas échéant, soumettrait aux gouvernements contractants les propositions nécessaires.

Procès-verbaux.

Ière Séance de la conférence internationale des transports par chemins de fer.

Lundi 13 Mai 1878, à 10 heures du matin.

M. le Conseiller J. Heer ouvre la séance par une courte allocution:

Il souhaite la bienvenue à Messieurs les délégués étrangers et exprime ses sentiments de reconnaissance aux Gouvernements qu'ils représentent d'avoir bien voulu accepter la proposition faite par la Suisse de réunir une Conférence internationale.

L'empressement qu'ont mis les Etats à accepter cette invitation, prouve que l'idée qui a présidé à la réunion de la Conférence était juste et utile. Il appartient à notre époque de s'occuper, non plus en théorie seulement, mais aussi en pratique, du droit international.

Si la Suisse a cru devoir prendre l'initiative de la réunion d'une Conférence destinée à rédiger une Convention internationale sur les transports par chemins de fer, c'est qu'aucun pays, plus que la Suisse dont le territoire est si restreint, et les relations commerciales si étendues, ne peut en ressentir un besoin plus urgent.

Il est d'un heureux augure pour les résultats de la Conférence que ses délibérations aient lieu sur le sol de la Suisse, où se sont déjà discutées et résolues des questions semblables. — Ces Conférences antérieures pourront servir de modèles à suivre. M. le Conseiller fédéral cite le Congrès postal de 1874, dont les décisions ont eu une influence si grande que l'on peut dire sans exagération qu'il a inauguré une ère nouvelle dans la vie postale des peuples.

Certes, la tâche que le Congrès s'était imposée était lourde: chaque nation se basant sur ses traditions historiques préconisait des principes différents, et devait renoncer à la liberté pour arriver à l'unification postale; mais enfin, grâce aux efforts des hommes éminents qui en faisaient partie, on est arrivé, de l'aveu de tous, à pouvoir affirmer la vérité du principe qui est également la base des discussions actuelles.

»Vous aussi, Messieurs, vous aurez de grandes difficultés à surmonter; »non pas seulement, parce que dans tous les pays qui sont ici représentés, »la matière est réglementée d'une manière différente, mais probablement »parce qu'il y aura une certaine tendance à vouloir faire prévaloir comme »meilleur ce qui existe chez soi, ce à quoi l'on est habitué et ce que l'on »connaît. C'est ce qu'il faudra éviter, mais la grandeur du but à atteindre »rendra la tâche facile. Le Conseil fédéral suisse, sur le désir qu'en »avaient exprimé des Gouvernements étrangers, a fait préparer un projet »complet, projet qu'il a communiqué à tous les Etats intéressés et qui »doit vous être connu. Il n'a pas la prétention d'avoir épuisé la matière; »mais quelque objection qu'on puisse lui opposer, ce projet pourra tou-

»jours être utilisé comme une base provisoire sur laquelle s'appuiera la »discussion«.

M. le Conseiller remercie le haut Gouvernement Allemand d'avoir répondu au projet du Conseil fédéral par un mémoire complet, mémoire qui sur beaucoup de points se rapproche du projet suisse, comme il s'en écarte sur d'autres. Les documents à consulter se sont enrichis par ce mémoire.

»Que le courage et l'espoir de bien accomplir votre tâche ne vous »fassent pas défaut, Messieurs. Si le but est atteint, vous aurez prêté »votre concours à cette aspiration pacifique vers le progrès qui relie les »peuples entre eux«. C'est dans cet espoir que Monsieur le Conseiller »déclare ouverte la première séance du Congrès.

Il est procédé à l'appel nominal de Messieurs les délégués.

Sont présents:

Allemagne.

Mr. le Dr. Gerstner, geh. Regierungsrath } Mitglieder des Reichseisenbahnamts.
» le Dr. von der Leyen, geh. Regierungsrath }
» le Dr. Meyer, geh. Oberregierungsrath, Mitglied des Reichsjustizamtes.
» Rutz, Generaldirectionsrath und Fiscal, Mitglied der Generaldirection der k. bayerischen Verkehrsanstalten.

Autriche-Hongrie.

Autriche:

Mr. Joseph Pollanetz, Sectionsrath im k. k. Handelsministerium.
» le Dr. Steinbach, Ministerialsecretär im Justizministerium.

Hongrie:

Mr. Hugo Kilény, Sectionsrath im Ungar. Communicationsministerium.
» le Dr. Charles Herich, Sectionsrath im Ungar. Handelsministerium.
» le Dr. Albert Alexy, Ministerialsecretär im Justizministerium.

Belgique.

Mr. Mongenast, Administrateur des chemins de fer de l'Etat Belge.
» Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

France.

Mr. de Savigny, Inspecteur principal de l'exploitation commerciale des chemins de fer.
» Marbeau, Auditeur au Conseil d'Etat.

Luxembourg.

Mr. Mersch, Commissaire du Gouvernement pour les affaires de chemins de fer, Conseiller d'Etat.
» M. Leibfried, Avocat, à Luxembourg.

Pays-Bas.

Mr. M. J. Pynappel, Avocat à Amsterdam, ancien Membre de la seconde Chambre des Etats Généraux.

Russie.

Mr. B. Saloff, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Con-

seil d'administration de la Grande Société des chemins de fer Russes.

» Louis Perl, Chef de division à la Grande Société des chemins de fer Russes, Directeur Gérant de l'Union Russe pour les relations internationales des chemins de fer.

Suisse.

Mr. le Dr. J. Heer, Conseiller fédéral.

» le Dr. jur. H. Fick, Professeur.

Désignés par le Conseil fédéral comme secrétaires avec voix consultative:

Mr. G. de Seigneux, avocat, à Genève.

» le Dr. H. Christ, avocat, à Bâle.

M. le Conseiller fédéral Heer est nommé Président du Congrès à l'unanimité. Il propose d'élire comme vice-Présidents M. le Dr. Meyer et M. de Savigny; comme secrétaires M. de Seigneux et M. le Dr. Christ; comme traducteur M. Ch. Vogt. Ces choix sont approuvés.

La Conférence procède ensuite à la discussion par articles du Règlement relatif aux délibérations de la Conférence, dont un projet a été présenté par la délégation suisse.

Il est décidé de procéder par votation individuelle sur le Règlement.

L'Art. 1er est adopté.

Art. 2. M. Perl propose de supprimer la souscommission et de ne nommer de commissions spéciales que lorsque les circonstances l'exigeront. Cette proposition est adoptée.

Art. 3. Les 2 premiers alinéas de cet article sont supprimés. Sur la proposition de M. Perl, la Conférence décide que chaque membre devra demander la parole à la présidence; cet amendement est ajouté à l'art 3.

Art. 4. Le premier alinéa de cet article est supprimé; ainsi que le mot »individuelle».

Art. 5. Adopté. Le mot »plenières« qui se trouve dans le dernier alinéa de cet article est supprimé.

Art. 6. Il est décidé de remplacer la votation individuelle par la votation par délégations.

M. Leibfried demande quelle décision sera prise lorsque les membres d'une même délégation ne se trouveront pas d'accord.

M. Perl répond que ce cas ne se présentera que rarement; M. le Président Heer propose de ne pas compter en pareille occurence le vote de la délégation, et de se contenter de prendre note au procès-verbal des opinions qu'auront émises ses membres.

M. Herich fait l'observation que l'Autriche et la Hongrie seront à considérer comme délégations séparées.

La Conférence décide de modifier l'Art. 6 dans le sens des observations présentées.

L'Art. 7 est adopté, sauf quelques changements de rédaction.

L'Art. 8 est adopté dans la rédaction suivante:

»Le projet qui résultera des délibérations sera soumis à une seconde discussion, si on le demande et à une votation générale avant la clôture de la Conférence.«

M. le Président constate qu'un contre-projet détaillé rédigé par la délégation allemande accompagné d'une exposé des motifs a été remis au Conseil fédéral, et que des exemplaires de ces pièces ont été distribués aux délégués. Il propose d'admettre le projet suisse comme base de la discussion tout en tenant compte du projet de la délégation allemande.

M. le Dr. Meyer prie l'assemblée d'adopter la proposition du Président, ce qui a lieu.

M. le Président communique à l'assemblée une pétition du Comité de l'Association internationale pour l'observation du dimanche, ainsi qu'une lettre de l'Associatien industrielle et commerciale de Genève.

Il propose de lever la séance et de renvoyer la prochaine réunion à demain mardi 14 mai à 10 heures du matin.

Les Secrétaires:
Dr. Christ. G. de Seigneux.

IIme Séance.

Mardi 14 Mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

Sont présents tous les délégués qui ont assisté à la séance d'hier et en outre la délégation italienne, composée de:

M. le Commandeur A. Thomas Villa, Vice-Président de la Chambre des Députés du Royaume d'Italie,

M. l'avocat Joseph Gola, chef du bureau légal, de Turin, de la Compagnie des chemins de fer de la Haute-Italie,

M. le Chevalier Emile Paria, sous-Commissaire du Gouvernement italien pour la surveillance des chemins de fer de la Haute-Italie.

L'approbation du procès-verbal de la précédente séance est renvoyée à une séance ultérieure.

M. le Président communique à l'assemblée une lettre de Monsieur Trommer, Inspecteur commercial des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine, relative à la question d'un tarif international.

Sur la proposition de Messieurs Perl, Saloff, et du Président, il est décidé que le Projet rédigé en langue française portera le titre de »Convention« et celui rédigé en allemand le mot »Vertrag«.

On procède à la discussion des articles du projet, en lisant le texte allemand et français du projet suisse et du contre-projet allemand.

Art. 1er*a*.

M. Fick déclare au nom de la délégation suisse, en ce qui concerne cet article, qu'elle se rallie à la rédaction du projet allemand. Il fait remarquer que le projet suisse ne contient pas comme le projet allemand un règlement d'exécution.

M. Villa déclare que la délégation italienne préférerait sous ce rapport le projet suisse au projet allemand; il soulève la question de savoir si l'Etat peut forcer les Compagnies de modifier le cahier des charges qui

leur a été concédé, alors que le contrat est un contrat ordinaire qui fait la loi des parties.

M. Gerstner fait remarquer qu'il faut distinguer entre la question de savoir si l'on peut créer un droit international régissant la matière et celle de savoir s'il convient d'y ajouter des règlements d'exécution. L'orateur expose ces deux questions dans le sens de l'art 1er du mémoire allemand, aux développements duquel il se réfère d'ailleurs également quant aux autres articles.

Dans la discussion, Messieurs les délégués de l'Italie, de la Russie, de la France et de la Belgique soutiennent que les Gouvernements ne peuvent pas imposer aux Compagnies des obligations qui seraient contraires à des droits acquis résultant de contrats de concession.

M. Lejeune propose un amendement exprimant des réserves au sujet de ces droits acquis.

Les délégués de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suisse font valoir la considération que l'Etat a non-seulement le droit mais encore le devoir de faire aux Compagnies qui ont un monopole les prescriptions exigées par l'intérêt public, une concession ne pouvant être assimilée à un contrat ordinaire. Ils ajoutent que le projet contient bien moins des innovations radicales que la généralisation de ce qui est déjà mis en pratique.

M. le Président explique que, dans son opinion, les décisions de la Conférence ne seront pas exécutoires de plano dans les Etats qui sont représentés, mais que chaque Etat se réserve le droit d'accepter ou de refuser le projet de Traité, en restant libre d'adopter les moyens nécessaires pour obliger les compagnies, ou se mettre d'accord avec elles.

Sur cette observation Monsieur Lejeune a déclaré retirer son amendement.

M. Saloff fait la proposition suivante:

»La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre, à condition toutefois que les gares d'expédition et de destination soient ouvertes au service international des marchandises. Les Etats contractants se communiquent mutuellement la liste des gares ouvertes au service direct international des marchandises avec indication des chemins de fer y relatifs.«

Les délégués de l'Allemagne et de la Suisse expliquent qu'il n'est pas question de transports directs avec tarifs spéciaux, mais de la création d'un droit uniforme sur la base d'une lettre de voiture internationale, dont le but principal est de supprimer les intermédiaires.

Les délégués russes se contentent de cette explication et renoncent à leur amendement.

A l'occasion de l'art. 1er, Monsieur Lejeune émet le regret que l'Angleterre ne soit pas représentée à la Conférence. Une oeuvre qui tend à l'unification du droit commercial en Europe en ce qui concerne les transports par chemins de fer, ne se conçoit pas sans le concours de l'Angleterre dont le trafic considérable s'étend à tout le continent européen et

dont les délégués auraient apporté à la Conférence un précieux contingent de lumières; d'ailleurs, l'adhésion de la Belgique au traité la placera dans une position difficile à cause de ses relations avec les chemins de fer de ce pays.

Il demande qu'on ajoute à l'article une disposition déclarant que le Traité est applicable aux transports par chemin de fer »avec ou sans interposition de navigation«.

Sur les observations des délégués de la Suisse, de l'Allemagne et de l'Autriche, que le droit maritime repose sur des bases tout-à-fait différentes du droit de transport par chemins de fer, la Conférence, sans s'arrêter aux considérations présentées en réponse à ces observations, rejette l'amendement de M. Lejeune.

Ont voté pour: Les délégués de Belgique, de France et d'Italie.

Ont voté contre: Les délégués d'Allemagne, d'Autriche, de Hongrie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse.

En conséquence l'art. 1er est adopté sans modifications.

Art. 1er*b*.

M. Saloff propose que les animaux vivants et les équipages soient ajoutés à l'énumération des objets exclus du transport.

M. de Seigneux fait observer que la responsabilité des compagnies relativement au transport des animaux vivants est déjà prévue dans l'art. 18 du projet allemand. Il remarque en outre que la traduction française du premier alinéa de l'article n'est pas exacte et qu'il faut la rédiger comme suit:

»Les dispositions du présent traité ne sont pas applicables au transport des objets suivants«.

M. Pynappel propose de retrancher les numéros 1, 2 et 3 de l'art. 1*b* et de reporter les 2 premiers dans le Règlement. Quant aux transports funèbres il est d'avis qu'ils ne sont pas compris dans le mot marchandises.

Pour l'amendement de M. Pynappel ont voté: Messieurs les délégués d'Italie et des Pays-Bas.

Tous les autres délégués ont voté contre l'amendement.

M. Saloff restreint son amendement aux animaux vivants. Les délégués de Belgique et de Russie ont voté pour, et contre l'amendement les délégués des autres Etats.

A la suite d'une discussion concernant les autres paragraphes de cet article, M. le Président propose d'en renvoyer la rédaction définitive à une Commission de rédaction spéciale.

Cette proposition est adoptée.

M. le Président est chargé de nommer les membres de cette Commission dont le nombre est fixé à cinq.

M. Herich propose qu'une seconde Commission de cinq membres soit nommée de la même manière, avec mission d'examiner les questions se rattachant spécialement à l'exploitation.

Cette proposition est également acceptée.

Art. 1er*c*.

M. Perl propose de changer dans le texte allemand les mots »in ihre Tarife« en »in ihre Tarife oder reglementarischen Transportbedingungen« et dans le texte français les mots »tarifs respectifs« en »conditions d'expédition«.

M. Marbeau fait remarquer que le mot »tarif« est l'expression usuelle en France.

L'art. 1er*c* est adopté sans modifications.

Art. 1er*d*.

M. Saloff estime qu'il serait bon d'éclaircir dans l'art. 1er*d*, si des règles ultérieures concernant les détails de l'acceptation des marchandises devraient se conformer aux lois et règlements en vigueur pour le chemin de fer chargé de l'expédition.

M. Gerstner combat cette opinion qui serait contraire aux principes d'une convention internationale.

M. le Président demande que les expressions trop vagues »distributions de transport, etc.« contenues dans l'avant-dernier alinéa soient mieux précisées. Il est décidé de renvoyer cet objet à la Commission de rédaction.

M. Christ se réserve de soulever à l'occasion de l'art. 9 la question des transports le dimanche.

M. Pynappel soulève la question de savoir si les compagnies de chemins de fer peuvent être tenues à l'obligation de transport, lorsque l'une des compagnies appelées à concourir au transport n'est pas en état de l'effectuer d'une manière satisfaisante ou même a suspendu ses paiements.

M. Gerstner pense qu'il faut renvoyer cette question à la discussion de l'art. 16.

M. de Seigneux estime que la question doit être discutée à l'occasion de l'art. 1*d* et qu'en principe un chemin de fer ne peut pas être obligé de devenir créancier d'une compagnie en faillite.

M. Pynappel déclare qu'il se réserve de revenir sur cette question à l'occasion de l'art. 16.

Art. 2.

Sous réserve de revenir à cet article dans la discussion des articles 10, 20, 27 et 28 la délibération est ouverte.

M. Perl propose de rédiger comme suit l'art. 2, § *k*:

»La mention de la voie à suivre, si à des prix égaux de la station expéditrice à la station destinataire cette liberté de choix ne lui est pas interdite par le règlement des chemins de fer.«

Les délégations belge et russe se prononcent pour cet amendement, les autres dans le sens contraire.

La délégation suisse propose de retrancher les derniers mots du § *k*.: »Le choix sera fait aux risques et périls de l'expéditeur.«

M. Leibfried propose de s'en tenir à la rédaction primitive du projet suisse.

Après une discussion concernant la portée des mots »le choix sera

fait aux risques et périls de l'expéditeur«, le paragraphe *k* est renvoyé à la commission de rédaction.

Au § *m*, la délégation italienne propose de supprimer dans la rédaction les mots »écrite ou imprimée ou par son timbre«. Cet amendement est soutenu par la délégation belge qui propose de plus d'ajouter encore les mots »et l'indication de son domicile«, de façon que la teneur de l'article serait:

»le nom de l'expéditeur constaté par sa signature et l'indication de son domicile.«

Pour cet amendement en tant qu'il a trait à l'obligation de l'expéditeur de signer lui-même la lettre de voiture ont voté la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas. Les autres ont voté contre.

En ce qui concerne l'indication du domicile, l'amendement est adopté à l'unanimité.

M. Gola propose l'amendement suivant:

»Tout envoi international doit être accompagné d'une lettre de voiture qui doit être l'oeuvre exclusive de l'expéditeur et contenir les indications suivantes:»

Cet amendement est repoussé à l'unanimité moins une voix, celle de l'Italie.

La séance est levée à 4 heures 20 minutes.

Les Secrétaires:

Dr. Christ. *G. de Seigneux.*

IIIme Séance.

Mercredi 15 Mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

La délégation de Luxembourg met à la disposition des membres de la Conférence un compte-rendu statistique des chemins de fer du Luxembourg.

M. le Président annonce que conformément à la décision prise dans la dernière séance, il a composé la Commission I de

Messieurs Gerstner, Steinbach, Marbeau, Villa, Fick.

Et la Commission II de

Messieurs Kilény, Mongenast, Perl, Mersch, Pynappel.

Messieurs les secrétaires font partie de ces deux Commissions.

M. von der Leyen propose que la discussion des articles du projet des dispositions d'exécution suive immédiatement celle des articles correspondants du projet de Convention.

Cette proposition est adoptée.

§ 1 du projet B (dispositions à émettre pour l'exécution du Traité) a été renvoyée à la Commission II.

§ 2 du projet B.

M. Perl propose que l'on rédige comme suit l'avant-dernier alinéa de ce paragraphe:

»Les marchandises dont le chargement et le déchargement incombent à l'expéditeur ou au destinataire suivant les règlements en vigueur, devront être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.«

Cet amendement est adopté.

M. Mongenast demande qu'une lettre de voiture spéciale soit exigée pour les expéditions grevées d'un remboursement.

M. Gerstner et M. le Président font observer que le remboursement s'applique à toutes les marchandises mentionnées dans la lettre de voiture, ce qui rend une disposition particulière à ce sujet superflue.

Cette question est renvoyée à la Commission I.

M. Saloff demande si pour la mention du poids on se servira du système français ou bien si l'on tiendra compte des systèmes en vigueur dans les différents pays. Il insiste pour le maintien des systèmes en vigueur dans les différents pays, et observe qu'en Russie on ne connaît que les Pud dans plusieurs stations.

Cette question est renvoyée à la Commission II.

Art. 3.

M. le docteur Fick, au nom de la délégation suisse, propose à la Conférence de maintenir l'article du projet suisse sans changements, parce que le projet allemand va trop loin en accordant aux Compagnies le droit de vérifier les marchandises et d'établir des clauses pénales. Il recommande au cas où la Conférence adopterait la rédaction allemande, d'ajouter que la vérification ne pourra se faire sans experts et sans laisser à l'expéditeur la faculté d'y assister, s'il le désire. Il demande en outre que le droit d'appliquer l'amende soit réservé aux tribunaux.

M. Gerstner fait observer que la plupart des règlements prévoient des amendes de ce genre, qui par leur caractère se rattachent au droit civil. Il se range à l'avis émis par M. Fick en ce sens qu'en cas de contestation, le juge seul aura à décider s'il y a lieu ou non, d'appliquer l'amende.

M. Perl préfère la rédaction du projet allemand; mais il demande que la présence de l'expéditeur ou du destinataire soit exigée lors de la vérification des marchandises.

M. Saloff, tout en appuyant la proposition de M. Perl, demande que les formalités destinées à vérifier le contenu des colis soient déterminées par les lois du pays où la vérification a lieu.

M. de Savigny expose le système admis en France à ce sujet et les motifs pour lesquels il est nécessaire d'entourer de garanties sérieuses cette vérification, qui, si elle a lieu en cours de route, ne peut être faite en présence de l'expéditeur ou du destinataire. Il constate une lacune à cet égard dans le projet et propose d'ajouter à l'art. 3 un paragraphe qui pourrait être ainsi conçu:

»Cette vérification aura lieu en présence, s'il est possible, de l'expéditeur ou du destinataire ou eux dûment appelés, mais toujours avec le concours d'un officier de police judiciaire, ou, en cas d'impossibilité, en

présence de deux témoins pris en dehors de l'administration du chemin de fer. Procès-verbal sera dressé de cette constatation.«

M. de Seigneux appuie la proposition de M. de Savigny, qui laisserait à chaque Etat le soin de désigner l'autorité compétente. En ce qui concerne l'amende prévue par l'art. 3 il la considère non comme une clause pénale, mais bien comme une disposition pénale en elle-même. Il ne peut admettre une pénalité administrative, qui serait contraire au principe de la séparation des pouvoirs.

M. le Dr. Steinbach dit qu'il serait fort difficile, du moins en Autriche, d'avoir toujours au lieu de la vérification l'autorité compétente sous la main; à son défaut, 2 témoins pourraient la remplacer. Il partage du reste l'opinion émise par la délégation allemande.

M. von der Leyen propose également de renvoyer l'alinéa 2 à la Commission I et à laquelle il recommande de tenir compte des dispositions analogues du § 50, n° 4, alinéa 2 du Règlement d'exploitation allemand.

M. Leibfried propose qu'il soit dit: »sous réserve de la clause pénale qui est à fixer dans le contrat de transport.«

M. Mongenast déclare qu'en Belgique les Compagnies ont le droit de vérifier le poids des colis, mais qu'elles n'y sont pas obligées.

M. Pynappel veut biffer la seconde phrase du second alinéa de l'art. 3: »Il sera loisible«, etc.

M. Lejeune considère les dispositions pénales de l'art. 3 comme superflues, et demande, quelle est la portée des mots »est réservé«.

M. de Seigneux estime que cette réserve est nécessaire pour donner, à cet égard, aux Etats le droit de prendre les mesures de police qu'ils jugeront convenables.

A la votation, à l'unanimité moins une voix, celle de la délégation suisse, les alinéas 2 et 3 du projet allemand sont maintenus et leur rédaction dans le sens des amendements formulés est renvoyée à la Commission I.

§ 3 du projet B.

Sur la proposition de M. Perl ce paragraphe est renvoyé à la Commission II.

Art. 4.

La délégation suisse déclare adopter la rédaction allemande.

M. Perl dit qu'en Russie l'expérience a démontré que le public trouve des difficultés dans le système des connaissements; il recommande le récépissé, tel qu'il est mis en usage en France et en Belgique.

M. de Savigny expose le système français en matière de lettres de voiture et de récépissés tel qu'il résulte des articles 49 du cahier des charges, 50 de l'ordonnance du 15 Novembre 1846 et 10 de la loi du 13 Mai 1863. Il dépose sur le bureau un modèle de récépissé spécialement destiné aux expéditions internationales approuvé par circulaire ministérielle du 14 Janvier 1874.

M. Perl propose de rendre le duplicata obligatoire, ce qui le placerait sur le même pied que le récépissé français.

M. Gerstner estime que le système d'avoir deux formulaires diffé-

rents est peu pratique; un double de la lettre de voiture suffirait. Il propose de renvoyer l'examen du formulaire à la Commission II.

M. Perl appuie cette proposition.

M. Fick estime que la question du récépissé se rattache à l'art. 10. Il propose donc de renvoyer la question soulevée par l'alinéa 3 de l'art. 4 à la discussion de l'art. 10.

L'article est adopté sous cette réserve.

Art. 5.

M. Fick propose de renvoyer cet article à la Commission I, le projet suisse et le projet allemand n'offrant que de légères différences de rédaction.

M. de Seigneux propose l'amendement suivant:

»Les usages du Commerce réglent tout ce qui concerne la nécessité et le conditionnement de l'emballage; en cas de contestation, le juge de la gare expéditrice est compétent.«

M. de Savigny approuve cet amendement.

M Gerstner en propose le renvoi à la Commission I, ce qui est adopté.

Art. 6.

M. Perl demande des explications sur la responsabilité de la Compagnie lorsqu'un intermédiaire est chargé des formalités de douane.

M. de Savigny expose que la question des commissionnaires en douanes a donné lieu à des interpellations et à des débats au sein du Corps législatif en 1873 et 1876 à propos de difficultés survenues aux frontières d'Espagne et d'Italie, ainsi qu'à divers arrêts des Cours de Chambéry, de Turin et de Cassation. Il insiste pour que dans le projet, on réserve à l'expéditeur la liberté complète de choisir tel intermédiaire qu'il lui conviendra.

M. de Seigneux explique que la différence entre les deux projets consiste en ce que le projet suisse oblige le chemin de fer de se charger des opérations de douane, mais qu'il donne à l'expéditeur le droit de désigner un intermédiaire, tandis que le projet allemand laisse aux chemins de fer, au cas où l'expéditeur n'aurait pas désigné d'intermédiaire, le droit d'en choisir un. En ce qui concerne la responsabilité, si le chemin de fer agit comme intermédiaire auprès de la douane, il ne peut être responsable que comme mandataire pendant la durée de ces opérations; une fois ces opérations terminées le chemin de fer redevient responsable comme transporteur.

M. le prof. Fick propose de maintenir le projet suisse; éventuellement, si le projet allemand était accepté, de supprimer les mots; »Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants«, en ce sens qu'il soit réservé au tribunal compétent de décider s'il y a, ou non, faute de la Compagnie.

M. von der Leyen propose éventuellement de supprimer dans le projet suisse les mots: »les chemins de fer sont tenus de publier dans leurs tarifs, et de porter à la connaissance du public l'énoncé des pièces réclamées par les douanes.«

M. Fick, au nom de la délégation suisse, se range à cette proposition.

M. Mongenast appuie l'opinion suivant laquelle le chemin de fer n'est pas obligé de remplir pour le compte de l'expéditeur les opérations de douane, tout en lui donnant le droit de désigner un intermédiaire.

M. Villa estime que l'expéditeur doit pouvoir nommer un intermédiaire; il recommande à la Commission I de préciser le temps pendant lequel la responsabilité du chemin de fer comme transporteur est suspendue.

M. le Président pose la question de savoir quelle responsabilité incombe à la compagnie alors qu'elle a choisi un intermédiaire pour le compte de l'expéditeur.

M. Gerstner répond que dans ce cas la compagnie n'est tenue que de la culpa in eligendo.

M. Mongenast propose d'ajouter le § suivant à la fin de l'art 6:

»Le destinataire aura toujours le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.«

Cette proposition est appuyée par M. de Seigneux qui estime que l'on ne peut priver le destinataire de ce droit, alors que la marchandise est arrivée à destination.

Il est procédé à la votation sur ces divers amendements:

1° La Conférence à l'unanimité, moins la voix de la délégation suisse, maintient l'alinéa: »Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.«

2° Le droit du chemin de fer, de désigner un intermédiaire pour le compte de l'expéditeur est accepté par tous les délégués, sauf ceux du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse.

3° La Conférence est unanime sur la nécessité de déterminer le moment précis où la responsabilité de la compagnie comme transporteur est suspendue et de renvoyer cette proposition à la Commission I.

4° La proposition Mongenast, concernant le droit des destinataires, est adoptée par 5 voix, celles de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg et des Pays-Bas, et rejetée par 5 voix, celles de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Russie et de la Suisse. En conséquence, la question n'est pas résolue et sera reprise à l'occasion de la discussion de l'art. 10*a*.

Art. 7.

La délégation suisse déclare se ranger à la rédaction allemande.

M. le Dr. Christ propose de remplacer dans le texte allemand le mot »Empfangsstation« par celui de »Bestimmungs- oder Ablieferungsstation.«

Renvoyé à la Commission I.

M. Perl fait remarquer que chaque station ne connaît pas tous les tarifs, en sorte que les dispositions de cet article seront difficiles à exécuter.

M. Pollanetz répond que ces difficultés pourront être évitées par le système des »Frankaturnoten«.

M. Gerstner fait la remarque, qu'il suffira aux employés des chemins de fer de connaître leurs tarifs internes et directs, pour les porter sur la lettre de voiture. Il appuie en outre l'avis de M. Pollanetz.

L'éclaircissement de cette question, sur le désir exprimé par M. Perl, est renvoyé à la Commission I. Le Président prie M. Perl de présenter lui-même à cette Commission les explications qu'il croira nécessaires.

Art. 8.

La délégation suisse déclare accepter la rédaction du projet allemand qui lui paraît plus complète. Il se réserve de revenir sur le § 3 de l'art. 8 à l'occasion de l'art. 29.

M. Pynappel propose l'amendement suivant à insérer après le second alinéa de l'art. 8:

»Si le montant des frais du transport ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'Administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.«

L'amendement est adopté, et l'article est renvoyé à la Commission I.

M. Mongenast pose la question de savoir, si la Compagnie qui reçoit des marchandises des mains de l'expéditeur sera tenue de lui payer des débours antérieurs?

M. de Seigneux lui répond que dans son opinion cette obligation n'existe pas, attendu qu'il ne s'agit pas de frais de transport, mais de prétendus débours antérieurs à la création d'une lettre de voiture internationale. Il estime que cette réserve ne serait pas à sa place dans l'art. 8, mais qu'elle devrait être insérée, s'il y a lieu, dans l'art. 2.

M. Perl demande le renvoi de la question à la Commission I, en observant que le règlement des débours est une affaire qui ne concerne que les chemins de fer.

Sur la demande de M. le Président, M. Mongenast rédige son amendement comme suit:

»L'obligation de transport n'existe pas lorsqu'il s'agit d'expéditions en service direct grevées de débours antérieurs.«

Cet amendement est rejeté. Ont voté pour: la France, la Belgique, le Luxembourg et la Russie.

Art. 8*a* et § 5 du projet B.

M. Perl désire que le montant des remboursements ne soit pas limité.

M. Gerstner expose les motifs qui militent en faveur de la fixation d'un maximum et observe qu'en France l'obligation pour les Compagnies d'accepter les marchandises contre remboursement n'existe pas, ce que M. de Savigny confirme.

M. Pynappel estime que la fixation d'un maximum est un système intermédiaire entre le remboursement facultatif et le remboursement obligatoire.

La Conférence décide à l'unanimité d'accepter le principe du remboursement obligatoire avec fixation d'un maximum et renvoie, sur la proposition de M. Saloff, à la Commission II la fixation de ce maximum.

La séance est levée à 4 heures 20 minutes.

Les Secrétaires:

Dr. Christ. G. de Seigneux.

IVme Séance.

Jeudi 16 Mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

M. Gerstner fait l'observation que les rédactions allemande et française des premiers Procès-verbaux ne concordent pas exactement entre elles. Il propose de ne pas adopter aujourd'hui ces deux procès-verbaux et de permettre en outre aux délégués de les modifier avant que les secrétaires en aient fixé la rédaction définitive. La Conférence accepte cette motion.

Art. 9.

La délégation suisse se range à la rédaction du projet allemand.

M. le Dr. Christ propose que l'acceptation des marchandises par la gare, ainsi que leur remise au destinataire ne puissent avoir lieu le dimanche; il désire que la marche des trains de marchandises soit suspendue ce jour-là, pour donner aux employés des chemins de fer le repos nécessaire. Cette mesure répondrait non-seulement aux intérêts physiques et moraux des employés, mais elle ne saurait qu'être utile à l'exploitation des compagnies.

L'honorable secrétaire émet le voeu que la réception de toute espèce de marchandises à transporter par petite vitesse, ainsi que leur remise au destinataire soit suspendue le dimanche; quant à celles transportées par grande vitesse, on pourrait fixer quelques heures dans la matinée pendant lesquelles elles pourraient être délivrées. Cette livraison ne pourrait avoir lieu qu'en gare.

En Angleterre, la marche des trains de marchandises est suspendue le dimanche. M. le Dr. Christ espère que les difficultés pratiques qui s'opposeraient à ce que les trains s'arrêtassent le samedi soir à une station remplissant les conditions nécessaires, ne seront pas insurmontables.

Une disposition qui suspendrait les délais de livraison le dimanche ôterait aux compagnies le prétexte que les trains de marchandises doivent marcher ce jour-là pour observer les délais fixés.

M. le Dr. Christ propose les amendements suivants:

1° A l'art. 1 *d* il faudrait ajouter: Aucune réception de marchandises par petite vitesse ne peut avoir lieu le dimanche.

2° Au paragraphe 6 des dispositions d'exécution, dernier alinéa: Les marchandises transportées par grande vitesse peuvent, par exception, être délivrées en gare pendant quelques heures prises dans la matinée du dimanche.

3° Au paragraphe 6, avant-dernier alinéa: Les délais de livraison pour les marchandises voyageant par petite vitesse ne courent pas le dimanche.

4° Les jours fériés, observés dans chaque pays, ne peuvent être pris en considération.

M. de Seigneux estime que ces dispositions ne peuvent s'appliquer

qu'à l'acceptation et à la livraison des marchandises; l'honorable secrétaire considère comme impraticable la suspension de la marche des trains le dimanche. Toutefois pour n'empêcher aucun des Etats de prescrire cette suspension s'il le juge convenable et pour permettre aux compagnies de profiter de l'augmentation des délais qui en seraient la conséquence, il propose d'ajouter à l'art. 9 de la Convention et au paragraphe 6 du Règlement un amendement ainsi conçu:

»Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation, ou qu'il aurait été inséré dans les règlements des Compagnies des dispositions concernant la fermeture des gares de marchandises le dimanche ou même l'interruption des transports pendant ce jour, les délais de transport seraient augmentés d'autant.«

M. Pollanetz dit que l'opinion publique s'est prononcée en faveur du repos du dimanche pour les employés des chemins de fer, mais il suffira d'introduire des dispositions analogues à celles du § 56 du Règlement allemand et autrichien. Les vivres, le bétail et les transports par grande vitesse, nécessaires à l'approvisionnement des villes, doivent être livrés le dimanche. Le projet laisse à chaque Etat le droit de prendre les mesures qu'il jugera convenables pour le repos du dimanche. Les jours fériés doivent être mis sur le même pied que le dimanche parce que dans chaque pays, bien qu'ils ne soient pas partout les mêmes, on les observe comme le dimanche. Quant à la suspension de marche des trains, elle est impraticable et n'apporterait aucun soulagement aux employés forcés de passer le dimanche dans une gare loin de leur domicile.

M. Leibfried combat la proposition de M Christ, car, dit-il, si elle était admise, les marchandises confiées an transport international ne seraient pas livrées le dimanche, tandis que celles confiées au trafic interne dans des pays où le repos n'est pas prescrit ce jour là pourraient être livrées.

M. Perl estime que les délais de livraison sont des délais maxima, de sorte qu'on pourrait toujours observer le repos du dimanche et des jours fériés. Il recommande la rédaction du projet allemand. Si l'amendement était voté, on ne pourrait pas en tous cas conserver la disposition qui exclut toutes les livraisons autres que celles en gare.

M. Villa est également partisan du projet allemand. Il déclare que l'Italie ne pourrait pas imposer par ses lois le repos du dimanche ce qui porterait atteinte aux principes de son droit public et de la liberté, mais il croit cependant que comme il y a des chemins de fer dont les livrets règlementaires contiennent des dispositions prohibitives de la réception et du transport des marchandises pendant des jours fériés, on doit, en respectant les usages et la liberté de tout le monde de consacrer le dimanche, adopter l'amendement de M. de Seigneux.

M. Mongenast désirerait beaucoup voir établir des dispositions assurant aux employés le repos du dimanche qui leur est, à tous points de vue, indispensable. Il propose l'amendement suivant:

»Les gares d'expédition et de destination ne sont obligées ni de recevoir ni de délivrer les marchandises le dimanche«.

Si une semblable disposition pouvait trouver place dans la Convention internationale elle faciliterait singulièrement l'introduction de règles analogues dans les services intérieurs, si on parvenait à faire disparaître les difficultés techniques qui s'opposent à l'introduction immédiate de cette mesure.

M. Gerstner déclare que les efforts tendant à assurer aux employés des chemins de fer le repos corporel et spirituel qui leur est indispensable jouissent des sympathies de toute l'Allemagne. Il faut d'ailleurs laisser à chaque Etat le soin de légiférer sur la question du repos du dimanche. La tâche de la Conférence est de chercher à écarter les difficultés qui s'opposent à la réalisation du but proposé. C'est ce que le projet allemand a cherché à atteindre par le dernier alinéa du § 6 du projet B. Il appartient à la Conférence de décider si les intérêts de l'exploitation des chemins de fer permettent de chercher à réaliser ces vœux.

L'honorable délégué propose de renvoyer cette question si importante à l'une des deux Commissions.

La discussion est close; la question est renvoyée à la Commission II et la votation ajournée.

M. Pollanetz. Jusqu'à présent la question de la répartition des délais totaux de livraison avait été abondonnée aux règlements particuliers et aux conventions des chemins de fer; les délais de transports sont calculés d'après la longueur des voies ferrées sur lesquelles se font ces transports. Il est nécessaire de prendre une décision analogue. Il propose d'ajouter à cet article le troisième alinéa suivant:

»Au cas où plusieurs chemins de fer sont chargés du même transport, les délais totaux de livraison sont répartis de manière à ce que le délai d'expédition soit attribué par moitié à la gare expéditrice et à la gare de destination; les délais de transport sont répartis en raison de la longueur des voies ferrées des chemins de fer chargés du transport«.

L'honorable délégué propose de renvoyer l'examen de cette question à la Commission II.

M. le Dr. Leibfried. La rédaction de l'article laisse douteuse la question de savoir si un chemin de fer pourrait profiter du délai économisé par un autre chemin de fer, lorsque lui-même aurait eu des retards.

M. Gerstner répond que c'est ce qui arrivera si un seul et unique délai a été fixé. Les dispositions d'exécution ne fixent pas les délais en eux-mêmes, mais seulement un maximum de durée pour ces délais.

M. Perl ne croit pas nécessaire de renvoyer cette question à la Commission, car la Convention ne saurait rien créer pour ce qui concerne les unions entre compagnies.

M. Pollanetz répond qu'il ne s'agit pas de la question des unions entre compagnies, mais que son amendement est indispensable pour le transport international.

L'amendement est renvoyé à la Commission II.

M. de Savigny expose le système français en matière de délais. Après avoir analysé les dispositions de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui régit cette matière, principalement en ce qui concerne la grande vitesse, et signalé la rapidité comparative des transports à grande vitesse en

France, il exprime la pensée que les délais maxima tels qu'ils sont fixés par le § 6 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution du traité sont trop étendus. Comme en France les délais sont plus restreints, ces maxima trop elevés ne profiteraient qu'aux administrations de chemins de fer étrangers. L'honorable délégué propose de renvoyer l'examen de cette question à la Commission II.

Cette proposition est adoptée.

Art. 10.

M. le Prof. Fick dit que c'est ici que les deux projets présentent les différences les plus profondes; les 2 questions à traiter sont les suivantes: A qui appartient le droit de disposition avant l'exécution du contrat de transport?

Quel lieu déterminera le for et contre quel chemin l'action devra-t-elle être intentée?

Messieurs de Seigneux et Christ ont cherché à résoudre la question en faisant dépendre le droit de disposition et la désignation du for d'une clause inscrite dans la lettre de voiture.

Si la clause inscrite donne ce droit au destinataire, c'est à lui qu'appartient le droit de disposition, et c'est le lieu de destination qui devient le for; si c'est à l'expéditeur que le droit a été accordé, c'est lui qui a le droit de disposition et le lieu d'expédition devient le for.

La délégation suisse estime que ce système peut être suivi en ce qui concerne le droit de disposition; mais en ce qui concerne la détermination du for, elle préfère le système du projet allemand qui laisse le choix entre la gare d'expédition, la gare de destination et la gare qui se trouve en faute.

L'honorable orateur déclare ne pas maintenir le projet suisse en ce qui concerne la détermination du for; mais il le recommande en ce qui concerne le droit de disposition. Il peut se faire que l'expéditeur et le destinataire intentent tous deux une action; mais il est fort à désirer dans l'intérêt du commerce qu'une disposition soit prise protégeant l'acheteur de la marchandise contre ce droit de disposition du vendeur, qui pourrait lui porter préjudice.

1. On pourrait adopter le système des connaissements; mais il est repoussé comme l'a fait remarquer M. Perl, aussi bien par les compagnies que par le public.

2. Le système qui consiste à délivrer des duplicata de la lettre de voiture se rapproche du connaissement en ce sens que le détenteur du duplicata a seul le droit de disposer de la marchandise. C'est ce qu'ont reconnu les Tribunaux de commerce français; mais la Cour de cassation n'a pas encore adopté expressément cette jurisprudence. Il n'y a qu'en Hongrie que ce système (art. 404 du Code de commerce), recommandé d'ailleurs par l'Association industrielle et commerciale de Genève, soit suivi.

3. Le projet suisse permet, comme ces 2 systèmes, au destinataire de payer la marchandise avec sécurité et de la revendre; l'expéditeur se fait délivrer un double de la lettre de voiture qui constate qu'elle ne contient aucune clause réservant à l'expéditeur le droit de disposer de la marchandise; il l'envoie au destinataire qui peut alors librement disposer de

la marchandise. La compagnie doit s'assurer s'il existe une réserve quelconque, et il ne peut-y-avoir lieu au moindre trouble dans l'exploitation.

M. le professeur Fick conclut donc au maintien du système du projet suisse en ce qui concerne le droit de disposition.

Il propose éventuellement l'amendement suivant:

»Au cas où l'expéditeur aurait obtenu de la Compagnie un duplicata de la lettre de voiture, il ne pourra modifier ses instructions premières que s'il restitue le duplicata ou si le destinataire refuse la marchandise.«

Si l'expéditeur a perdu le duplicata, il perd le droit de disposer seul de la marchandise et doit supporter les conséquences de cette perte.

M. le Dr. Herich se plaçant au point de vue de la pratique, déclare admettre pleinement les dispositions du projet allemand, parce qu'il pense que c'est le seul susceptible d'être universellement adopté. Les commerçants, dans les pays qui se servent des règlements d'exploitation allemands, ont pleinement accepté ce principe, et l'on peut en conclure qu'il n'entrave pas les intérêts du commerce. L'honorable délégué voudrait toutefois traiter la question de savoir s'il ne serait pas possible de répondre au désir que les commerçants ont exprimé à plusieurs reprises depuis une dizaine d'années de voir créer un titre négociable, donnant au porteur le droit de disposer d'une marchandise en cours de route. Lors des délibérations sur le Projet du Code de commerce allemand, ce n'est qu'en troisième débat, sur la proposition du Wurtemberg, qu'on décida d'adopter des dispositions sur le droit de transport des chemins de fer. Depuis lors la théorie et la pratique ont conduit à demander des reformes partielles de ces dispositions. La preuve en est que le projet allemand a laissé de côté les indemnités normales que le Code de commerce laissait facultatives tandis que les règlements d'exploitation les rendent obligatoires pour le public. Sans aucun doute il serait utile au commerce que le droit laissât de côté les indemnités normales, à condition que cet abandon n'aie pas pour conséquence l'élévation des tarifs. La question de savoir s'il est absolument nécessaire de renoncer aux indemnités normales, alors qu'on ne laisse qu'à l'expéditeur la possibilité d'obtenir des dommages intérêts évalués d'après la déclaration de valeur qu'il aura faite, est douteuse. Si l'on veut réformer sur ce point la loi sur les transports par chemins de fer, une réforme serait beaucoup mieux justifiée là où tôt ou tard elle pourrait faire l'objet de réclamations fondées. Il faut faire du récépissé de remise et du double de la lettre de voiture un titre négociable pour l'expéditeur; la théorie et la pratique sont d'accord pour en recommander la création. Les compagnies de chemins de fer y sont opposées parce que la création de papiers pareils leur parait incommode; l'analogie qui existe entre la création de ces papiers et le droit d'entrepôt et assez forte pour lever les scrupules des jurisconsultes.

Ce n'est là d'ailleurs qu'une question de temps; il est réservé à l'avenir de voir changer le titre que représente le récépissé en un papier négociable.

L'honorable délégué se déclare donc partisan du système préconisé par le projet allemand; car le but que poursuit l'honorable orateur ne

pourrait être atteint par l'insertion des clauses proposées par les autres délégués. Si le système du projet allemand était accepté, système que le Code de commerce hongrois de 1875 a adopté, il proposerait l'amendement suivant:

»S'il a été remis un récépissé, le droit de disposer de la marchandise compète au détenteur du récépissé.«

M. Perl se déclare en principe partisan du projet allemand vu que dans beaucoup de cas ni l'expéditeur ni le destinataire ne sont propriétaires de la marchandise; l'honorable délégué ne peut s'imaginer qu'une personne autre que l'expéditeur qui a conclu un contrat avec le chemin de fer ait le droit de disposer de la marchandise. Mais il croit devoir déclarer que la délégation russe se prononcerait toutefois en faveur de l'amendement Fick, sauf quelques changements, si l'amendement suivant n'était pas accepté:

»Lorsqu'un récépissé a été donné à l'expéditeur, celui-ci ne pourra disposer de la marchandise que s'il remet ce récépissé à la gare d'expédition, sinon le droit de disposition passe au destinataire. En tout cas, la marchandise ne peut être remise par la gare destinataire que contre remise du récépissé.«

M. de Seigneux croit devoir dire quelques mots sur la question puisque le système adopté par le projet suisse est celui qu'il a proposé dans le mémoire qu'il a présenté au Conseil fédéral. Il faut d'abord remarquer qu'aucune législation, sauf la législation allemande, ne contient des dispositions spéciales concernant le droit de disposition de l'expéditeur et respectivement du destinataire. La jurisprudence a dû s'occuper de cette question, et elle l'a fait d'une manière si variée qu'il n'y a réellement aucune règle applicable. Cependant il est de toute nécessité que ce droit de disposition soit bien déterminé, et il est donc indispensable qu'il soit inséré dans la convention internationale.

Le projet suisse est fondé sur cette idée que les marchandises transportées appartiennent à trois catégories distinctes. 1° Les marchandises vendues livrables en gare de départ. 2° Les marchandises dont l'expéditeur a conservé la propriété. 3° Les marchandises expédiées par un commissionnaire pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire. Dans cette idée, il faut laisser aux parties le droit d'indiquer dans la lettre de voiture quelle est celle des parties qui a le droit de donner des ordres ultérieurs, parce que cette mention dépendra nécessairement des conventions intervenues entre les parties. Le transporteur ne s'occupe pas de ces conventions auxquelles il reste étranger. Il est seulement tenu par la lettre de voiture. Le projet suisse est parti de cette idée qu'à défaut de mention sur la lettre de voiture il serait présumé que le destinataire peut seul disposer de la marchandise, mais cette présomption n'est pas absolue, et si l'on veut l'admettre en faveur de l'expéditeur, l'orateur ne s'y oppose pas, mais, il désirerait donner au moins la possibilité au destinataire d'avoir des droits sur la marchandise qui est sa propriété et qui voyage à ses périls et risques. Le système proposé par Messieurs les délégués allemands aurait cet inconvénient, c'est que si la marchandise est perdue en cours de route, le destinataire ne sait à qui s'adresser pour en réclamer la dé-

livrance ou le prix ; car s'il s'adresse au chemin de fer, celui-ci lui répondra qu'il ne connaît que l'expéditeur, et d'autre part il lui sera répondu par celui-ci que la marchandise a été vendue livrable en gare de départ aux risques et périls du destinataire. C'est pour prévenir cette difficulté que l'orateur propose eventuellement l'amendement suivant :

»Art. 10. En principe, c'est à l'expéditeur qu'appartient le droit de donner des ordres ultérieurs, tant que le destinataire n'a pas été prévenu de l'arrivée de la marchandise par une lettre d'avis émanée du dernier voiturier ou que la marchandise n'est pas encore arrivée à destination. Mais s'il a été prévu dans la lettre de voiture que c'est au destinataire à donner des ordres à la Compagnie, lui seul a le droit de donner des ordres ultérieurs et les Compagnies chargées du transport doivent les exécuter. Les ordres de l'expéditeur et du destinataire doivent être remis par écrit à la gare d'expédition.«

M. le Dr. Meyer. L'art. 10 a été inséré dans le projet allemand parce que ses dispositions n'augmenteront pas le nombre des difficultés et n'ont rien de contraire au droit commun, auquel on n'a voulu apporter aucune modification ; le principe de l'art. 10 est admis dans le droit français aussi bien que dans le Code de commerce allemand ; il existe par conséquent chez le plus grand nombre des Etats ici représentés. D'après ce principe, l'expéditeur seul a le droit de disposer de la marchandise en cours de route, et cela aussi longtemps que ce transport n'est pas effectué, que la Compagnie n'a pas remis la lettre de voiture, au destinataire, ou que le destinataire n'a pas intenté une action en délivrance de la lettre de voiture, ou de la marchandise.

C'est un principe simple que les propositions de la délégation suisse et l'amendement de Monsieur de Seigneux n'auraient pu que compliquer; car d'après ces deux propositions, c'eût été tantôt le destinataire tantôt l'expéditeur qui eussent eu le droit de disposer de la marchandise en cours de route. L'introduction de ce système n'a pas été jusqu'à présent réclamée par le commerce ; les motifs qui justifieraient la création de pareilles dispositions ne sont pas suffisants. Il n'est pas dit que ce soit toujours l'expéditeur qui soit le vendeur et le destinataire qui soit l'acheteur de la marchandise ; il est complétement indifférent de savoir qui est le propriétaire ; la Compagnie d'ailleurs ne saurait être à même de l'apprendre. Le système de M. de Seigneux ne pourrait valoir pour tous les cas, parce qu'il n'offre pas la possibilité de pouvoir modifier si les circonstances l'exigent, pendant que la marchandise est en cours de route, les ordres donnés avant le transport.

L'honorable délégué se prononce aussi contre l'amendement de M. Perl. Pourquoi si l'expéditeur fait voyager la marchandise par une autre route, le droit de disposition passerait-il au destinataire ? Quid, en outre, si l'expéditeur change le destinataire ? La seconde proposition de M. Perl ne se déduit pas de la première. Sa troisième proposition donne au récépissé le caractère du connaissement ; il serait oiseux de répéter les motifs qui s'opposent à l'adoption de cette idée.

L'orateur se contente de faire remarquer qu'en cas de perte du récépissé,

il faudrait comme pour la lettre de change commencer une procédure en amortissement; cette procédure ne peut être fait en peu de temps, et avant qu'elle soit terminée, il n'y aura pas possibilité de se faire délivrer la marchandise, si ce n'est en donnant caution.

M. Steinbach estime qu'il ne faut pas perdre de vue que d'apèrs le droit en vigueur dans les pays représentés à la Conférence, le contrat de transport n'est conclu qu'entre l'expéditeur et le voiturier; par conséquent, ce n'est qu'entre ces deux contractants que le contrat vaut. Les tiers, parmi lesquels se trouve le destinataire, ne peuvent acquérir aucun droit résultant de la conclusion de ce contrat; c'est dire qu'il est impossibl au destinataire d'acquérir des droits réels sur la marchandise transportée C'est là le principe qu'il faut maintenir, puisqu'il est de droit dans les Etats qui se sont jusqu'à présent opposés aux contrats dits »en faveur des tiers«.

En ce qui concerne le caractère juridique du contrat de transport, les rapports juridiques qui peuvent exister entre l'expéditeur et le destinataire n'ont aucune espèce d'importance. Il est possible que ce soit le destinataire qui soit le propriétaire de la marchandise; il est possible qu'au contraire le destinataire ne soit que le commissionnaire de l'expéditeur et que ce ne soit qu'en cette qualité que les marchandises lui soient envoyées. Les Compagnies n'ont pas à s'inquiéter de ces rapports juridiques; elles ne connaissent que l'expéditeur, est avec lui qu'elles ont contracté et one ne saurait les forcer à entrer rapports juridiques avec le destinatairec qui leur est étranger.

On ne saurait non plus faire de l'expéditeur le mandataire du destinataire. Outre que cette présomption n'est fondée que pour un petit petit nombre de cas spéciaux, ce mandat dont les Compagnies n'ont aucune connaissance ne saurait ni leur nuire ni leur profiter.

A cette question se rattache en outre une matière très-importante; les objections faites au contre-projet allemand consistent à demander que le destinataire puisse acquérir certains droits, résultant soit d'un titre, soit de l'insertion d'une clause dans la lettre de voiture. D'après l'honorable délégué, l'adoption d'une de ces propositions entraînerait cette conséquence que la lettre de voiture perdrait complètement son véritable caractère juridique. D'après le droit existant dans tous les Etats représentés à cette Conférence, la lettre de voiture n'est qu'un moyen de preuve. Elle prouve que le contrat est formé et quels sont les droits qui en résultent. L'existence du contrat de transport est complètement indépendante de l'existence d'une lettre de voiture. Le contrat lui-même peut être prouvé par toute espèce de moyens de preuve.

Au cas où, soit la remise au destinataire d'un double de la lettre de voiture ou d'un récépissé, soit l'insertion d'une clause dans la lettre de voiture, devrait avoir les effets que quelques orateurs voudraient leur attribuer, la lettre de voiture perdrait son caractère de moyen de preuve pour acquérir celui de titre donnant le droit de disposer de la marchandise. Le détenteur de ce titre ou celui qui y serait nommé aurait le droit absolu de disposition sur la marchandise.

Ce serait donner à la lettre de voiture un caractère se rapprochant de celui du connaissement. On ne saurait admettre la proposition de quelques délégués consistant à donner à la lettre de voiture tantôt un caractère, tantôt un autre. Dans chaque contrat de transport les rapports juridiques des contractants seraient ainsi différents. On arriverait par ce moyen à causer les plus graves préjudices à l'exploitation des chemins de fer.

On dit partout que le système du connaissement n'est plus employé par les Compagnies. C'est au législateur qu'incombe le soin de créer des titres de ce genre représentant des choses désignées, lorsque les intérêts du commerce le réclament. La création de titres pareils, qui à côté de grands avantages offrent de graves inconvénients, ne répond à aucun besoin exprimé. Il faut dans ces cas qu'un besoin impérieux ait réclamé une réforme aussi profonde de la législation.

C'est pour ces motifs que la délégation autrichienne adopte pleinement les dispositions du projet allemand sur ce sujet.

M. Leibfried estime que le projet suisse est plus conforme au droit commun que le projet allemaud. Le premier fait dépendre la solution de la question du droit de propriété : c'est le système qui s'applique le mieux au sujet traité.

M. Villa. La Conférence a pour but de régler le contrat de transport international par chemins de fer. L'honorable délégué démontre que les rapports juridiques naissant de ce contrat regardent exclusivement l'expéditeur et le voiturier. On ne pourrait donner au destinataire aucun droit sur la marchandise pendant le transport qu'en créant d'énormes difficultés et en altérant profondément le caractère du contrat. Les chemins de fer ne connaissent pas le destinataire ; ce dernier ne connaît pas le contrat de transport et c'est lui pourtant qui aurait à donner des ordres?

Le projet du Code de commerce italien adopte le système allemand.

M. Lejeune appuie la rédaction du projet allemand. Les circonstances qui mettent l'expéditeur en relations avec le destinataire, les motifs qui provoquent l'envoi de la marchandise, les rapports contractuels entre l'expéditeur et le destinataire, la question de savoir à qui appartient la propriété de la marchandise sont choses absolument étrangères au transporteur. Le transporteur a conclu un contrat, il ne connaît que son cocontractant, l'expéditeur, et, à son égard, le destinataire est un tiers. Pour lui toutes les questions de propriété, au sujet de la marchandise, se résument dans la règle de droit qui veut qu'en fait de meubles la possession vaille titre et, au point de vue de la propriété de la marchandise, il ne connaît, non plus, que l'expéditeur. Sans doute, il serait excellent que le contrat de transport pût s'adapter à toutes les situations qui feront que tantôt le destinataire, tantôt l'expéditeur ou même le propriétaire qui ne sera ni expéditeur ni destinataire aura intérêt à pouvoir disposer de la marchandise en cours de route, mais ce désideratum rencontre aujourd'hui de véritables impossibilités. On ne peut songer à astreindre les exploitations de chemins de fer à se conformer aux ordres qui pourraient leur être transmis concurremment par l'expéditeur et par le destinataire etd ont l'exécution assujettie à la promptitude des opérations de chemins de fer

présenterait des difficultés insurmontables et aboutirait inévitablement à des erreurs et à des complications judiciaires.

On a parlé des connaissements; mais la rapidité des transports par chemins de fer attenue singulièrement pour les expéditeurs et les destinataires les inconvenients auxquels le connaissement transmissible est destiné à remédier et les lenteurs des transports maritimes rendent faciles, pour le transporteur, les opérations que la création de ce document lui impose et qui seront impossibles dans l'exploitation des chemins de fer, aussi longtemps que de nouveaux progrès n'en auront pas perfectionné les rouages.

M. Pynappel appuie l'amendement de M. de Seigneux dont le but principal lui paraît être d'introduire un moyen pour mettre d'accord le droit personnel résultant du droit de transport avec le droit réel résultant des rapports juridiques qui existent entre l'expéditeur et le destinataire. Par ce moyen le droit résultant du contrat de transport pourra correspondre avec la propriété ou sa transmission.

M. Kilény croit devoir faire observer à ceux qui ont cité le fait qu'en Hongrie le Code de commerce donne au détenteur du récépissé le droit de disposer de la marchandise, que cette règle n'a pas passé du Code de commerce dans les règlements d'exploitation des chemins de fer. Le commerce en Hongrie n'en fait aucun usage. L'orateur désire préciser la manière de voir de la délégation hongroise; elle appuie pleinement les dispositions du projet de la délégation allemande à ce sujet, mais elle ne s'opposerait pas éventuellement à un amendement conçu dans un sens plus large, comme celui qu'a proposé l'honorable M. Herich.

A la votation l'article 10 du projet allemand est adopté sans modification par toutes les délégations excepté celles du Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse.

La Conférence décide que la journée du vendredi 17 mai sera abandonnée aux Commissions.

La séance est levée à $4\frac{3}{4}$ heures.

Les Secrétaires:
Dr. Christ. *G. de Seigneux.*

Vme Séance.

Samedi 18 mai 1878, à 9 heures du matin.

Présidence de Monsieur le Conseiller fédéral J. Heer.

Les présidents des Commissions, Messieurs Gerstner et Mongenast, annoncent que leurs rapports seront lus à une prochaine séance.

Art. 10*a*.

Messieurs Saloff, Mongenast et de Savigny demandent des explications sur la portée de cet article.

M. Meyer répond que cet article est extrait textuellement du Code de commerce allemand et qu'il donne au destinataire la possibilité de mettre la marchandise à l'abri de perte ou de détérioration; cet article

n'a d'ailleurs rien de contraire aux dispositions de l'art. 10, puisqu'il ne s'agit pas ici du droit de disposition.

Messieurs Mongenast et Villa proposent le rejet de cet article. Ce dernier le trouve même dangereux. La compagnie, qui ne connaît pas le destinataire, ne peut pas être obligée de recevoir des ordres de cette personne qui lui est étrangère; c'est pourquoi l'article 10*a* est en contradiction avec l'article 10.

M. Perl est du même avis. Il est fort difficile de savoir où se trouve au juste la marchandise en cours de route. L'honorable délégué ne voit pas quelle est la nécessité pratique de cet article, qui ne pourrait donner lieu qu'à des conflits.

M. Pollanetz considère comme très utile une disposition qui permettrait au destinataire de prendre des mesures conservatoires, par exemple, dans le cas où il s'agirait d'envois de vins, de marchandises qui réclament des soins particuliers. Il ne considère pas d'ailleurs cet article comme très-important, puisqu'il est évident que ces mesures conservatoires peuvent toujours être prises.

M. Herich regarde cet article comme fort utile; l'honorable délégué pense que ces mesures conservatoires ne peuvent en aucune façon empiéter sur le droit de l'expéditeur.

M. Leibfried s'oppose à l'admission de cet article, parce qu'il est inutile de donner soit à l'expéditeur soit au destinataire le pouvoir de prendre des mesures conservatoires, puisque le transporteur, comme tel, est obligé de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

M. Mongenast ajoute que les ordres, qui seraient transmis aux chemins de fer en vertu de cet article, donneraient lieu à des confusions et à des erreurs. L'exécution en incomberait à des employés subalternes, qui apprécieraient difficilement jusqu'à quel point les mesures réclamées par le destinataire seraient conformes à la disposition proposée.

M. Kilény estime que, si le destinataire apprend que la marchandise est en péril, il doit avoir la possibilité de prendre les mesures conservatoires nécessaires.

M. Fick propose le maintien de cette disposition. On ne saurait donner aux compagnies le droit de ne pas exécuter les ordres du destinataire, comme dans le cas où l'expéditeur n'est plus interessé au sort de la marchandise. Cet article est jusqu'à un certain point un contre-poids au système contraire du Code de commerce allemand; c'est une disposition adoptée d'ailleurs dans cette loi elle-même.

L'art. 10*a* est rejeté contre les votes de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie et de la Suisse.

Art. 10*b*.

M. de Seigneux propose l'amendement suivant:

»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'aviser le destinataire de l'arrivée de la marchandise en gare de destination.«

M. Gerstner explique que l'article 12 abandonne à la loi du lieu de destination tout ce qui concerne la lettre d'avis, car ce qui touche à la lettre d'avis dépend des dispositions législatives des différents pays.

L'amendement n'étant pas appuyé, l'art. 10*b* est adopté sans modification.

Art. 10*c*.

Un long débat s'élève sur la teneur de cet article, en particulier sur la question de savoir s'il ne vaudrait pas mieux remplacer dans le texte français le mot »acceptation« par celui de »réception« ou de »remise.« Pendant le cours de la discussion, M. Lejeune propose l'amendement suivant au texte français:

»La remise de la marchandise et de la lettre de voiture donne action au chemin contre le destinataire pour le montant des créances résultant du contrat de transport.«

A la votation, l'article est renvoyé par 7 voix contre 3 à la Commission I qui en fera l'objet de ses déliberations et proposera toutes les modifications qui lui paraîtront convenables en tenant compte des observations présentées. La Conférence est unanime sur la question de principe.

Art. 11.

A la demande de M. de Savigny, qui ne s'explique pas très-bien ce que signifient les mots »frais préparatoires«, M. Gerstner répond qu'il peut arriver qu'un expéditeur retienne des wagons pour un envoi, auquel il peut renoncer par la suite. Il est équitable, en ce cas, de rembourser au chemin de fer les frais et débours que lui a occasionnés l'acheminement de ces wagons.

M. de Savigny admet cette explication.

La Conférence adopte l'art. 11 modifié comme suit par M. Lejeune:

»Si le transport est temporairement empêché ou interrompu par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.«

Art. 12.

M. Fick. Le projet suisse abandonnait à chaque législation particulière le soin de régler ce qui concerne le droit de gage et de rétention. Si le projet allemand réussit dans sa tentative de créer une disposition uniforme sur ce point, la Suisse en approuverait le résultat. Mais si la rédaction du projet suisse est adoptée, l'orateur propose de dire expressément dans l'art. 12 que le soin de déterminer les droits de gage et de rétention appartient à chaque Etat.

Si le principe du projet allemand était adopté, l'orateur propose de ne pas voter le délai de 3 jours qui est fixé par l'art. 12*a* et 12*d*.

M. Meyer. Le projet suisse laisse intacts le droit et la procédure à suivre, tels qu'ils sont promulgués dans chaque pays; le projet allemand, considérant qu'il est de haute utilité de réglementer sur ce point le droit d'une manière uniforme, ne laisse subsister pour chaque pays que la procédure.

M. Villa préfère la rédaction du projet suisse. Une législation uniforme sur les droits de gage et de privilége serait en opposition avec les dispositions législatives de chaque pays. Il serait plus sage de ne pas aller aussi loin dans ces modifications.

M. Alexy adopte le projet allemand parce qu'il tranche la question

par un principe très-simple; ce qui écarte les difficultés qui ne manqueraient pas de surgir si on voulait, pour ce qui concerne ce droit de gage, s'en référer aux lois des pays que la marchandise parcourt, comme le propose le projet suisse. Il est nécessaire que la Convention légifère aussi sur ce point, parce que l'uniformité du transport l'exige aussi en cette circonstance.

M. Lejeune fait remarquer que, quant à l'institution du droit de gage, la disposition proposée se borne à consacrer un principe qui est de droit commun. Elle innove seulement en tant qu'elle crée un droit de suite. Il importe que le Traité règle les conséquences du droit de gage et n'abandonne pas aux lois des divers pays la question du droit de suite. La réciprocité internationale est une règle essentielle en matière de privilèges et d'hypothèques et une réciprocité parfaite est indispensable pour un droit de gage qui résulte d'un contrat international. M. Lejeune appuie la disposition relative au droit de suite, mais il propose de supprimer les mots »ou chez un tiers qui le détient pour lui« de l'art. 12*a* in fine.

M. Perl appuie la disposition du projet allemand et l'amendement de M. Lejeune; mais il fait remarquer que le droit de gage du transporteur ne doit en aucun cas nuire aux droits correspondants de la douane.

M. Meyer estime qu'il est parfaitement possible de régler uniformément dans ce Traité tout ce qui concerne le droit de gage du voiturier. L'honorable délégué cite comme exemple l'Allemagne, où, sans qu'il y ait un droit civil uniforme, un droit commercial unique règle ce qui concerne le droit du voiturier. L'honorable délégué estime aussi que ce droit de gage ne devra préjudicier en rien aux droits de la douane.

M. Gerstner. L'Allemagne aurait désiré voir la matière uniformément réglée et elle considère les dispositions proposées comme bonnes puisqu'elles sont conformes au droit généralement adopté. Mais elle adopterait aussi une solution meilleure de la question.

M. Villa considère comme d'une exécution difficile la disposition qui veut que le droit de gage du chemin de fer prime tous les autres, car dans chaque pays les droits de privilége sont classés d'une manière différente.

M. le Président propose de voter d'abord sur la question de principe, savoir:

La Conférence adopte-t-elle le projet de la délégation suisse qui abandonne le soin de régler le droit de gage aux lois de chaque pays, ou le système contraire du projet allemand?

Par huit voix contre deux, celles de la France et de l'Italie, la Conférence adopte le système allemand.

Art. 12*a*.

M. Alexy expose les motifs qui ont fait écarter lors des délibérations sur le Code de commerce hongrois quelques dispositions de l'art. 409 du Code de commerce allemand. Il propose de retrancher dans cet article les mots »il (le droit de gage) continue même après la livraison pourvu que le chemin de fer le fasse valoir en justice au plus tard le troisième jour.«

M. Herich dit que même en France tout ce qui touche au droit de gage et de privilége est excessivement controversé et difficile.

M. de Seigneux estime que ce droit de suite ne peut être adopté, car en droit français la propriété est acquise par le seul effet du consentement sans qu'on s'attache à la tradition. Des difficultés nombreuses s'élèveraient entre l'expéditeur, le destinataire et le chemin de fer.

M. Pynappel propose de remplacer le mot de »gage« par celui de »privilége«, parce que le droit de gage, notamment en droit hollandais, donnerait au chemin de fer des pouvoirs trop étendus.

M. de Savigny dit que le législateur français a garanti au voiturier le paiement du prix de transport par un privilége spécial prévu à l'art. 2102 du Code civil et par un droit de rétention sur les objets transportés organisé par l'article 106 du Code de commerce. Il indique la différence qui existe entre ces deux garanties. Il expose les controverses qui se sont élevées au sujet de la portée à donner à ce privilége et sur le point de savoir si ce droit survit à la dépossession; les auteurs et la jurisprudence inclinent aujourd'hui vers la négative. Il serait préférable suivant lui, puisque le principe d'un droit réel quelconque vient d'être admis, de se prononcer en faveur d'un droit de privilége, sauf à résoudre le point controversé dans ce sens que la livraison des marchandises éteindrait le droit du transporteur. Dans tous les cas, l'ordre de priorité en cas de concours de priviléges spéciaux entre eux donnant lieu en France à des divergences, il pense qu'il ne serait peut-être pas prudent de compliquer ces difficultés par des dispositions telles que celles de l'article 12*c* in fine.

M. de Seigneux. Nous ne nous occupons pas des formalités nécessaires à l'exécution de ce droit de gage, comme les ventes forcées, etc. L'idée du privilége et du droit de suite doit être rejetée: l'idée de gage repose sur la détention de la marchandise; et c'est à cette conception que nous devons nous arrêter. Dans la plupart des législations le créancier gagiste passe avant les créanciers privilégiés.

M. Gerstner est aussi d'avis que le droit du chemin de fer ne puisse être qu'un droit de gage. Il propose la rédaction suivante du texte français: »Ce droit de gage prime tous les autres droits de gage.«

M. de Seigneux répond qu'il existe une grande différence entre le droit de gage et le droit de rétention; le droit de rétention ne donne aucun privilége sur le prix de la vente de l'objet, tandis qu'au contraire le créancier gagiste a un privilége sur le prix. Il nous suffirait d'adopter l'art. 2073 du Code civil en ce qui concerne le droit du voiturier en restreignant son droit à une détention.

Le dernier alinéa de l'art. 12*a* est supprimé par toutes les délégations, sauf celles d'Allemagne, d'Autriche et de Belgique, et l'article est adopté.

Art. 12*b*.

M. de Seigneux propose de réunir en un seul les articles 12*b* et 12*d*, et de les rédiger ainsi:

»Art. 12*b*. Le chemin de fer dernier transporteur doit faire valoir

les droits de gage pour la totalité de la créance de transport ; à défaut de l'avoir fait, il perd tout recours contre les transporteurs précédents.«

Un long débat s'élève à propos des dispositions contenues dans les art. 12 *b* jusqu'à 12 *d*; sur la proposition de M. Perl la question est renvoyée à la Commission I.

La séance est levée à 12 1/2 heures.

Les Secrétaires :
Dr. Christ. G. de Seigneux.

VIme Séance

Lundi 20 Mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de Monsieur le Conseiller fédéral J. Heer.

Art. 13.

Adopté à l'unanimité.

Art. 14.

M. Lejeune pense que l'application de la règle établie par cet article donnera lieu à des contestations sans aucune utilité. Il vaut mieux laisser aux tribunaux le soin d'ordonner les constatations et de les régler et ne pas imposer aux chemins de fer l'obligation d'en prendre l'initiative.

M. Gerstner. L'obligation dont serait tenu le chemin de fer de faire immédiatement des recherches profiterait beaucoup au public ; l'expertise judiciaire occasionne des frais considérables et se fait en outre, dans beaucoup de cas, trop tard pour bien établir l'état des faits.

M. Perl fait remarquer que dans la traduction française le mot »authentique« doit être remplacé par celui d'»officiel«.

M. Fick. L'art. 14 du projet allemand traite de questions complètement différentes de celles dont s'occupe l'art. 14 du projet suisse. Le projet suisse traite la question dont parle l'art. 29 du projet allemand sous la rubique de l'extinction des actions résultant du contrat de transport.

Pour le reste la délégation suisse se rallie à la rédaction du projet allemand.

M. Mongenast estime que ces dispositions ne devraient pas être insérées dans la Convention, et qu'en tous cas elles devraient être réservées aux règlements des compagnies.

M. Rutz recommande la dispositions du projet allemand comme étant aussi favorable au public qu'aux compagnies. Chaque administration de chemin de fer procède aujourd'hui à ces constatations, et jamais communication de ces pièces n'est refusée au public.

M. de Seigneux pense que l'art. 14 du projet suisse doit être discuté à part, et que l'art. 14 du projet allemand doit être réuni avec l'art. 13 du même projet. Il demande en outre, si le destinataire a le droit de visiter la marchandise avant d'avoir payé les frais de transport, ou si cette visite ne peut avoir lieu qu'après le paiement?

M. Gerstner répond que cette question devra être résolue lors de la discussion que soulèvera l'art. 29.

M. Perl propose l'amendement suivant:

»En cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les chemins de fer sont tenus de dresser immédiatement un procès-verbal de constatation qu'ils devront communiquer aux intéressés sur leur demande.«

M. Gerstner déclare qu'un procès-verbal de ce genre ne suffirait pas, mais que la compagnie devrait être tenue d'instruire une enquête administrative, qui pourrait éclaircir toutes les circonstances du fait.

M. le Président propose de renvoyer l'amendement à la Commission I.

M. Lejeune dépose un amendement, ainsi conçu:

»Dans tous les cas de perte constatés par elles, les administrations seront tenues de communiquer les procès-verbaux de constatation aux parties intéressées.«

M. Gerstner s'y oppose.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 15.

M. Fick déclare que la délégation suisse adopte la rédaction du projet allemand.

M. de Seigneux dépose l'amendement suivant:

»Toutefois le destinataire aura une action en délivrance de la marchandise, si la marchandise peut être considérée comme perdue. (Art. 19.)«

M. von der Leyen s'oppose à cet amendement, qui est inutile, parce que le destinataire a toujours le droit d'obliger l'expéditeur à lui céder son action contre le transporteur. Il le trouve même dangereux, l'article 16 donnant à l'expéditeur le droit de choisir le chemin de fer qu'il veut actionner, des confusions regrettables pourraient avoir lieu si l'on accordait aussi au destinataire le droit d'intenter une action.

M. le prof. Fick. Ces scrupules sont justifiés si l'on admet qu'il puisse y avoir deux demandeurs; si le système allemand en ce qui concerne le droit de disposition prévaut, la proposition de M. de Seigneux n'a plus sa raison d'être; car l'expéditeur seul a le droit de disposition.

M. le Dr Steinbach dit que l'article 24 rend impossible l'admission de l'amendement de M. de Seigneux; attendu que si les marchandises venaient à être retrouvées, on ne saurait dire lequel des intéressés aurait le droit d'intenter l'action.

L'article est adopté sans changement.

Art. 16.

M. Pynappel propose d'amender comme suit le troisième alinéa:

»L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra être intentée que contre la première administration, si l'expéditeur est demandeur, et contre celle qui la dernière aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, si le destinataire est demandeur, ainsi que dans l'un et l'autre cas contre l'administration sur la ligne de laquelle le dommage aure été occasionné«.

M. Villa propose de mettre l'art. 17 en discussion en même temps que l'art. 16. Il est opposé au droit prévu par l'art. 16. Les administrations forment un consortium pour l'exécution du contrat de transport international, et par ce fait sont solidaires; les demandeurs doivent donc

avoir le droit d'actionner la station qu'il leur plaira de choisir. Deux systèmes sont admissibles. Ou bien le demandeur a le droit d'actionner chaque administration ou bien ce droit ne pourra être exercé que contre la gare d'expédition et contre la gare de destination.

M. Pynappel voudrait qu'on limitât ce droit de choisir au lieu de l'étendre. Chaque pays aura sa jurisprudence particulière, bien que la loi en vigueur soit la même ; en outre il pourra y avoir des divergences quant à l'admissibilité des preuves, quant à la procédure et aux frais. Il y a donc lieu de ne déterminer qu'un seul for.

M. Fick fait une objection contre la motion de M. Pynappel. Comment procédéra-t-on lorsque l'expéditeur aura cédé au destinataire son droit d'action? Par contre, l'orateur appuie le second système proposé par M. Villa, qui aura une grande utilité pratique dans les cas où plusieurs Compagnies se trouveraient en faute, comme cela arrive fréquemment pour les retards.

M. le Dr. Meyer. Le projet allemand a cherché à faciliter autant que possible au demandeur les moyens de faire valoir ses droits. Il est fort naturel que l'expéditeur intente l'action devant le tribunal du lieu d'expédition et le destinataire devant le tribunal du lieu de destination; mais s'ils ont intérêt à porter plainte devant l'autre tribunal, pourquoi limiter leur droit de choisir? Quand au for de la gare qui s'est trouvée en faute, on l'a choisi dans l'intérêt des compagnies pour restreindre autant que possible les actions en recours.

M. le Dr. Gerstner. L'art. 16 ne s'occupe pas seulement de l'action, mais aussi de la réclamation à laquelle l'administration en faute est le mieux à même de répondre.

M. Villa. Il nous faut écarter les difficultés au lieu d'en augmenter le nombre; si le lésé porte plainte contre une compagnie intermédiaire, celle-ci cherchera toujours à lui prouver que ce n'est pas elle qui a commis la faute, ce qui ne manquera pas d'augmenter le nombre des procès. L'honorable délégué est d'accord avec M. Fick: le lésé ne pourra actionner que la gare de destination ou la gare d'expédition. M. Villa renonce à sa première proposition.

M. Perl appuie le projet allemand en ce qui concerne l'action; mais quant aux réclamations, on ne doit pouvoir les adresser qu'à la première et à la dernière gare, sans quoi des complications surgiraient.

M. le Dr. Meyer. La réclamation n'est qu'une démarche préliminaire qui conduit à l'action; par conséquent on doit pouvoir réclamer auprès des compagnies qu'on a le droit d'actionner par la suite.

L'amendement de M. Pynappel est rejeté à l'unanimité moins une voix.

L'amendement de Messieurs Villa et Fick est rejeté par toutes les délégations, excepté celles de l'Italie et de la Suisse.

M. Pynappel fait la proposition suivante:

»Il n'y a pas obligation de transport avec le concours d'une compagnie qui est en état d'insolvabilité dûment constaté. Le chemin de fer,

qui aura occasionné ce concours, sera responsable des pertes qui pourront résulter de cet état d'insolvabilité pour les autres chemins de fer.«

M. Perl. Il y a des compagnies qui sans être en faillite, ne paient pas leur dettes. Les autres compagnies pourront dans ce cas sauvegarder leurs intérêts en ne recevant d'elles et en ne leur remettant que des marchandises qui ne soient grevées ni de remboursements ni de frais antérieurs.

M. Pynappel n'exige pas qu'il y ait faillite prononcée par jugement, mais seulement un état d'insolvabilité constaté soit par les tribunaux, soit par la Commission centrale dont il est question dans le Mémoire allemand et dont la création, d'après l'honorable délégué, est indispensable pour l'exécution de la Convention internationale. Cette Commission ressemblerait à la Commission centrale établie par le Traité relatif à la navigation du Rhin (voir le traité de Mannheim du 17 octobre 1868).

M. Lejeune, tout en appuyant cette proposition, pense que la question doit être renvoyée jusqu'au moment où la Conférence aura à délibérer sur la création de cette Commission.

M. le Dr. Gerstner est d'avis de renvoyer la proposition à la Commission II, qui pourra étudier toutes les questions se rattachant au n° X du Mémoire allemand.

M. Mongenast propose de renvoyer la question à une Commission spéciale.

Cette proposition est adoptée.

Le Président est prié de bien vouloir nommer les membres de cette Commission.

Les art. 16 et 17 sont adoptés. On décidera plus tard où l'amendement de M. Pynappel, s'il est adopté, devra trouver sa place.

Art. 17 *a*.

M. Lejeune propose de remplacer le mot de »gens« par celui d'»agents«, terme consacré par la jurisprudence.

M. Perl demande le renvoi de cette question à la Commission I. Adopté.

Art. 18.

M. le prof. Fick. Le deux projets ne diffèrent que pour la question du retard; le projet allemand ne veut admettre pour le retard que la diligentia boni patris familias, conformément au Code de commerce allemand. Il se réserve d'y revenir à l'occasion de l'art. 26.

L'art. 18 est adopté.

Art. 18 *a*.

M. Fick. Le projet suisse abandonnait aux règlements de la gare d'expédition tout ce qui concerne les exceptions apportées à la responsabilité normale du chemin de fer; le projet allemand veut en faire l'objet d'une disposition de la présente Convention. La rédaction du projet allemand est préférable; il n'y a que la présomption légale contenue dans l'avant-dernier alinéa et qui existe aussi dans le Code de commerce allemand, qui puisse paraître dangereuse. Elle est trop contraire aux intérêts du commerce. Il est presque impossible au lésé de détruire cette présomp-

tion par des preuves. Il est vrai que la fin de l'art. 18*a*. laisse au juge toute liberté; mais ce n'est pas encore suffisant. C'est pourquoi la délégation suisse propose de supprimer l'avant-dernier alinéa.

M. Meyer. Le principe de la libre appréciation des moyens de preuve n'est pas mis en discussion; M. Fick veut simplement résoudre la question de savoir, à qui il incombe de faire la preuve? Il veut que ce soit à la compagnie à fournir la preuve dans les six cas prévus; le projet allemand laisse l'onus probandi au demandeur.

M. Herich. Il est de principe que c'est au demandeur à faire la preuve de ce qu'il avance, il n'y a donc pas lieu de prendre des dispositions à ce sujet. Ce n'est pas à cause de cette règle de procédure que cette présomption doit être maintenue, mais c'est pour ne pas rendre le chemin de fer responsable dans des cas où il n'y a au fond que culpa levissima de l'expéditeur; c'est ce qui est prévu dans les six cas énumérés dans l'art. 18*a*. Le chemin de fer qui a une quantité de marchandises à transporter, moyennant des taxes très-modérés, ne peut leur donner des soins minutieux. Le dernier alinéa réserve suffisamment les droits de l'expéditeur.

M. Lejeune. Si la présomption légale n'était pas écrite dans cet article, elle n'en existerait pas moins. Elle est une présomption qui s'imposerait aux juges dans le silence de la loi. L'honorable délégué voudrait voir supprimer le dernier alinéa.

M. le Président fait remarquer que le terme de »règles formelles de procédure« ne correspond pas exactement à l'expression: »Beweisregeln« du texte allemand.

M. de Seigneux dit que l'art. 18*a* est inutile, en tous cas il est dangereux.

Il est inutile parce que chacun des cas visés dans les n°s 1, 2, 3 4, 5, 6, se rapporte directement ou indirectement à la faute de l'ayant droit, ou à un ordre de celui-ci, au vice propre de la marchandise, ou enfin à une force majeure.

Ainsi le n^0 1er concernant l'expédition en wagons découverts, rentre nécessairement dans le cas d'une avarie résultant de la faute de l'expéditeur, car l'expéditeur avait évidemment le choix de faire son expédition au tarif général avec des wagons couverts, ou de choisir des wagons découverts avec une réduction de prix. S'il a choisi des wagons découverts il est responsable.

Il en est de même du n^0 2. Car si l'avarie est le résultat de l'expédition en vrac, ou avec un emballage défectueux, cela provient évidemment du fait et de la faute de l'expéditeur.

Il en est de même du n^0 3, avec l'observation que le chargement et le déchargement par l'expéditeur ou le destinataire correspond toujours à un abaissement de tarif, qui n'est pas même réclamé dans le projet allemand.

Quant au n^0 4, les avaries prévues rentrent nécessairement dans le vice propre de la marchandise. On pourrait du reste, pour en être plus sûr, ajouter dans l'art. 18 une idée concernant la nature de la marchandise.

Le n° 5 sera la conséquence de la nature de la marchandise et le n° 6 de la faute de l'expéditeur.

Dès lors, tous les cas prévus dans les n°s 1, 2, 3, 4, 5, 6, sont prévus dans l'article 18, et il est inutile de les désigner spécialement.

Mais il est très dangereux de le faire, parce qu'au point de vue des principes du droit la situation des parties est entièrement changée.

Dans l'art. 18 en effet la présomption que la marchandise a été remise en bon état est acquise à l'expéditeur, et il appartient au chemin de fer de prouver que l'avarie provient de la faute de l'expéditeur, ou du vice propre de la marchandise, pour se décharger de la responsabilité, tandis que d'après l'article 18 *a*, la présomption est renversée, et il appartient à l'expéditeur de prouver la faute du chemin de fer. Au fond l'art. 18 *a* est une contradiction de ce qui est posé en principe dans l'article 18.

Quelle sera la conséquence de ce principe? La voici dans notre opinion. C'est que dans la pratique le chemin de fer soutiendra toujours et dans tous les cas, en premier lieu que l'avarie provient de l'un des cas énoncés dans l'article 18 *a* et que l'ayant droit aura à prouver telle ou telle faute du chemin de fer et cela d'une manière précise et pertinente. Or, dans la plupart des cas, cette preuve est radicalement impossible. Dès lors on prive l'ayant droit de tout recours.

En conséquence l'orateur propose de retrancher du projet l'article 18*a*.

M. Gerstner fait observer que l'art. 18 établit des présomptions légales défavorables aux administrations. Les présomptions de l'article 18*a* qui modifient les présomptions contraires de l'article 18 au profit du chemin de fer, sont toutes basées sur la nature de la marchandise et sur l'équité.

M. Lejeune fait observer que l'article laisse au juge une liberté d'appréciation qui écarte toutes les objections.

M. Gola. Dans les cas prévus par l'art. 18*a* les chemins de fer ont l'habitude d'exiger une déclaration de garantie; pourquoi la loi n'établirait-elle pas ces déclarations? L'orateur appuie le projet allemand.

M. de Seigneux. Si nous insérons ce mot de présomptions dans la loi, le chemin de fer pourra toujours, pour chaque avarie invoquer la présomption prévue dans l'art. 18*a*; et dans ce cas le demandeur serait tenu de faire la preuve contraire, ce qu'il ne pourra jamais, car il n'a aucune connaissance des conditions, dans lesquelles le transport a été fait. C'est donc au juge à apprécier les circonstances de fait.

M. Christ dit que les faits, pouvant servir au lésé à faire la preuve, lui sont complètement inconnus, et qu'il n'est pas en état de les connaître; ils ne sont connus que du chemin de fer, et il n'en apprend que ce que le procès-verbal lui communique. Il est par conséquent impossible de lui imposer l'obligation de faire la preuve.

L'amendement de M. Fick, tendant à retrancher l'avant-dernier alinéa de l'article, est rejeté par toutes les délégations sauf celles de la France, des Pays-Bas et de la Suisse. L'article est adopté, sauf la rédaction du dernier alinéa, qui sera révisé par la Commission I.

Art. 18*b*.

M. Pynappel propose de modifier comme suit le texte français:

»Le chemin de fer ne répond des manquants de poids que pour autant qu'ils dépassent le taux ect.«

Cette proposition est adoptée.

L'avant-dernier alinéa est également renvoyé à la Commission I.

Art. 19.

M. Saloff estime que ce délai de 30 jours est insuffisant, lorsque plusieurs chemins de fer sont chargés du transport. Il propose de le porter à 42 jours.

M. Gerstner fait remarquer que le projet allemand a stipulé que ce délai de 30 jours ne commençerait à courir qu'à l'expiration des délais de livraison.

M. Pynappel propose de fixer un délai proportionné au délai de transport.

La Conférence adopte en définitive la rédaction du projet allemand fixant ce délai à 30 jours, sans modifications.

Art. 20.

M. le Prof. Fick se range au projet allemand auquel il recommande d'ajouter le dernier alinéa du projet suisse. Il maintient également l'art. 21 du projet suisse.

M. Saloff est opposé au projet allemand et voudrait plutôt diminuer la responsabilité des chemins de fer. Le climat exceptionnel de la Russie entraîne des accidents plus nombreux que dans d'autres pays, donne lieu à des interruptions de transports et à des avaries, ce qui augmente considérablement les risques des chemins de fer. On ne saurait les forcer à payer la valeur intégrale des marchandises ainsi avariées, car les tarifs ne peuvent être augmentés de manière à compenser une responsabilité pareille. C'est pourquoi il y a lieu d'adopter le système des indemnités normales, sous réserve de la fixation du montant.

M. Lejeune constate que la Conférence est unanime pour admettre que, d'après les règles du droit commun le principe de la responsabilité illimitée qui est formulé dans les articles 1382 à 1384 du Code Napoléon ne peut pas s'appliquer aux chemins de fer. La divergence d'opinions qui donne lieu à la discussion ne porte que sur la question pratique:

Convient-il de faire deux catégories d'expéditions au point de vue des soins à apporter aux transports, ce qui suppose une tarification spéciale, ou vaut-il mieux placer toutes les expéditions indistinctement sous le régime des soins exceptionnels, ce qui a pour conséquence forcée un relévement général des tarifs? Le public s'est chargé de répondre lui-même à cette question. Le système de l'assurance avec indemnité fixée au poids pour les marchandises non-assurées est pratiqué depuis longtemps et les renseignements statistiques qui résultent de cette longue expérience sont décisifs: les expéditions assurées sont infiniment rares; tellement qu'on peut affirmer, que pour le public, la garantie d'une imdemnité intégrale ne vaut pas la légère surtaxe à laquelle elle a été subordonnée jusqu'ici dans les tarifs de l'Allemagne, de l'Angleterre, de l'Autriche, de la Hongrie et de la Belgique. Il est donc démontré que le système de

l'assurance est conforme à l'intérêt bien entendu du public. On a dit que l'abandon de ce système répondrait à un voeu du commerce; mais pour répondre à ce voeu, il faudrait procurer au commerce la garantie d'une indemnité égale sans surtaxe; c'est-à-dire l'impossible. L'innovation proposée rompt avec les habitudes prises; elle va à l'encontre de préférences qui se sont manifestées dans la pratique pour le système qui laisse au public le choix entre une garantie moindre et une taxe moindre et une garantie plus complète avec une taxe plus élevée; elle donnerait lieu à des procès que ce système évite.

M. Gerstner relève que le Code de commerce allemand consacre également le principe de l'art. 20, mitigé il est vrai, par un maximum d'indemnité pour le cas où la valeur n'est pas déclarée. Les rédacteurs du projet allemand ont cru devoir écarter cette restriction pour se conformer aussi bien au système français qu'aux voeux du commerce. On exagère d'ailleurs beaucoup l'influence des maxima sur les tarifs; ce sont des éléments d'une tout autre nature qui viennent concourir pour la fixation de ces derniers. Les imdemnités ne constituent qu'une quotité minime des dépenses des chemins de fer.

M. Perl. En France et encore plus en Angleterre, il y a de grandes différences de tarif lorsque le chemin de fer garantit le transport ou qu'il ne le garantit pas.

M. Marbeau dit que du moment que l'on déclare que l'art. 20 du projet allemand est la proposition la plus rapprochée du droit français qui puisse être faite, la délégation française n'a pas d'observations à présenter.

Il rappelle à cette occasion que la mission des délégués français est des plus limitées, qu'ils ont toujours incliné dans les avis qu'ils ont été invités à émettre sur les diverses rédactions vers les propositions qui s'écartaient le moins du droit français et que n'ayant qu'à suivre les discussions et en rendre compte, ils devront en cas d'un vote d'ensemble ou d'une seconde délibération renouveler toutes les réserves que leur impose leur mandat.

M. Villa recommande aussi le projet allemand.

M. Leibfried voit dans cette disposition l'expression d'un principe universellement reconnu.

M. Lejeune. Le droit français permet de fixer dans les règlements une responsabilité limitée. Le projet allemand n'impose pas aux compagnies l'indemnité pleine et entière. Il s'agit d'établir un mode de calcul pour la valeur. C'est une question de fait que de savoir quel système répond le mieux aux intérêts du commerce — par conséquent une question de tarif.

M. Pynappel partage l'opinion de la délégation russe; mais si, comme il le suppose, l'autre système venait à prévaloir dans la Conférence, il ne croit pas qu'il y aura là une objection pour son gouvernement, puisque le système français, adopté dans le code hollandais, a été en vigueur jusqu'à l'année 1876, et que le système contraire introduit alors, n'a pas encore eu le temps d'entrer dans les habitudes du pays.

M. Leibfried dit qu'en réalité la liberté de contracter n'existe pas pour l'expéditeur vis-à-vis le chemin de fer; cette considération est de nature à contrarier le système de M. Lejeune.

M. le Dr. Steinbach dit qu'on n'est pas encore fixé sur le point de savoir si le droit français permet en effet au chemin de fer de se soustraire par une clause aux dommages et intérêts. La question de la déclaration n'est pas élucidée non plus.

Sur la proposition des Messieurs Meyer et Steinbach la discussion est ajournée.

M. le Président a composé comme suit la Commission III:

Messieurs Meyer. Marbeau. Steinbach. Aléxy. Villa. Perl. Lejeune.

La séance est levée à $4^3/_4$ heures.

Les Secrétaires:

Dr. Christ. G. de Seigneux.

VIIme Séance.

Mercredi 22 Mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

Art. 20.

M. Steinbach voudrait qu'on passât immédiatement à la votation, car les délégués ont eu l'occasion de se former une opinion depuis la dernière séance.

M. Perl voudrait savoir si les compagnies ont le droit de déclarer que pour tel tarif elles assument une responsabilité illimitée, et pour tel autre tarif moins élevé, une responsabilité limitée. Aussi longtemps que les tarifs des Unions entre compagnies ne seront pas changés, on serait en présence de ce résultat singulier que pour le trafic interne on expédierait sous de meilleures conditions que pour le trafic international. Si l'on ne fixe pas les indemnités normales, nombre de procès surgiront par rapport à la question de la preuve. Les indemnités normales pourront prévenir ces procès.

M. Gerstner. Cette question est résolue par l'art. 1 *c* et dans ce sens qu'on ne peut pas fixer des conditions de tarif qui seraient contraires aux dispositions de la Convention internationale.

M. Perl répond que les compagnies n'ajouteront pas de conditions particulières, mais se contenteront d'élever la classe pour obtenir le résultat dont l'orateur a parlé plus haut.

M. Gerstner. Nous ne sommes pas compétents pour régler les tarifs; il s'ensuit que nous ne saurions résoudre la question posée par M. Perl.

Il faut distinguer deux questions:

1° Jusqu'à quel point est-il permis de limiter la responsabilité? — L'art. 18*a* résout cette question.

2° Est-il permis de limiter la responsabilité par rapport au montant de l'indemnité?

Le projet allemand admet que c'est toujours la valeur de la marchandise qui doit être remboursée; et comme l'art. 1 *c* dit que tout ce qui serait contraire aux dispositions de la présente Convention n'est pas permis, ces limitations sont exclues.

M. Fick. Le projet suisse, en ce qui concerne les indemnités normales, est abandonné puisque les objets précieux ont été exclus du transport par l'art 1 *b*. Le projet suisse et le projet allemand reposent donc sur une même base. La délégation suisse adopte en principe le projet allemand, amendé en ce sens qu'il sera permis de faire une déclaration soit de la valeur absolue, soit de la valeur relative, et que, si une pareille déclaration a été faite, c'est cette valeur, qu'elle dépasse la valeur commerciale ou non, qu'il faudra payer. Il doit donc être permis de pouvoir dépasser la valeur commerciale de la marchandise; on doit pouvoir assurer la valeur d'après l'estimation de l'intéressé. Nous nous rapprocherions ainsi du droit français, qui prend toujours cet intérêt en considération. On doit pouvoir aussi déclarer moins que la valeur commerciale. Il n'est pas contraire à l'amendement suisse que le chemin de fer expédie les marchandises à un prix moindre, si elles ne sont déclarées qu'à une valeur inférieure, c'est-à-dire si l'expéditeur devient son propre assureur pour le surplus. L'amendement de la délégation suisse atteint le but que s'est proposé M. Perl. D'après le projet allemand, les tarifs doivent être établis sur la base d'une responsabilité complète, c'est-à-dire à un taux très élevé. L'orateur propose en outre de maintenir la fin de l'art. 20, que l'équité exige.

M. Lejeune estime que le transport effectué au moyen d'une série d'expéditions successives constituerait une violation de la Convention. L'art. 1er semble indiquer que pour tous les transports d'un caractère international le public et les chemins de fer doivent se soumettre aux dispositions de la Convention. Il serait désirable de dire expressément, à l'art. 1er, que le public a le choix entre le transport international proprement dit et celui s'effectuant par une série de réexpéditions. Mais admettre ce système, ce serait porter une grave atteinte à l'utilité et à la portée de la Convention. Quant aux indemnités normales il faut pour les admettre que les marchandises qu'on envoie et celles qu'on reçoit soient de la même nature au point de vue du poids et de la valeur. Or, cette réciprocité n'existe pas entre la Belgique et l'étranger. La Belgique expédie des marchandises d'un grand poids et de peu de valeur; l'Italie et la Suisse au contraire lui envoient des marchandises qui pour un poids minime ont une grande valeur. M. Lejeune fait donc la proposition suivante:

»La conférence est d'avis que les indemnités normales quoique équitables en elles-mêmes et pour le service interne sont injustes dans les relations internationales, le rapport entre le poids et la valeur des marchandises variant trop pour les divers pays.«

M. Herich. Le transport par chemins de fer ne doit pas être jugé

d'après les principes du droit privé. Si, par des considérations d'ordre public, on impose aux compagnies l'obligation de transporter, on ne peut d'autre part les soumettre à la responsabilité du droit commun. Les intérêts économiques exigent que le chemin de fer ait la faculté de modifier sa responsabilité d'une manière équitable. Si le chemin de fer sait pour chaque transport jusqu'où s'étend sa responsabilité, il sera à même, dans la fixation des tarifs, de suivre une politique sûre et d'offrir au public les tarifs les plus bas. Pour des transports qui s'effectuent par grandes quantités à la fois, pour les transports de blé, par exemple, la modicité du tarif est indispensable. Le public renonce volontiers au bénéfice d'une responsabilité illimitée du transporteur puisque celui-ci répond en tous cas de son dol ou de sa faute grave. D'ailleurs, pour des articles de grande valeur, il est toujours loisible à l'expéditeur de se garantir par une déclaration de valeur ou d'intérêt.

M. Villa pense que le cas d'un transport interne meilleur marché que le transport international est et sera toujours dans le domaine des possibilités mais ne saurait avoir d'influence sur les décisions de la Conférence, attendu qu'il est impossible à éviter. Les marchandises qui font l'objet du trafic international diffèrent beaucoup quant à leur espèce; il en résulte que les tarifs et les dispositions sur la responsabilité seront aussi différents. La valeur de la marchandise au jour et au lieu de la livraison est la seule norme absolue dont on puisse tenir compte pour la détermination de l'indemnité dans le service international. L'orateur appuie la proposition de M. Lejeune, comme étant la seule équitable.

M. Perl observe que les services mixtes par chemins de fer et par bateaux à vapeur feront une forte concurrence au transport international par chemins de fer seulement, si ce dernier offre au public des conditions défavorables.

M. Kilény ne voit pas que le projet allemand réalise dans cette matière un progrès absolu. Le système des indemnités normales a donné de bons résultats en Allemagne, et en Autriche-Hongrie; il a restreint le nombre des procès et apporté une certaine régularité dans les comptes des chemins de fer. L'Allemagne a probablement été poussée à faire la proposition qu'elle a faite par le désir de concilier deux systèmes juridiques. Mais la France et l'Italie n'ont pas encore déclaré nettement si elles rejettent d'une manière absolue le taux normal pour les indemnités. Toutefois les délégués de l'Autriche-Hongrie voteront la proposition de la délégation allemande, parce qu'elle est celle qui facilite le plus l'entente et que la Hongrie, qui transporte principalement des marchandises d'un grand volume et d'une petite valeur relativement à leur poids, n'éprouvera guères de grands changements par l'adoption du nouveau système.

M. Pollanetz estime que les amendements de la délégation suisse ne sont pas acceptables. L'adoption en aurait sûrement pour conséquence de soustraire 70 ou 80 % des transports à la responsabilité des chemins de fer, notamment les transports pour lesquels l'expéditeur, profitant des tarifs réduits, reçoit actuellement une indemnité complète, attendu que la valeur des marchandises ne dépasse pas le maximum de l'indemnité fixée

d'avance. La délégation autrichienne votera le projet allemand, non qu'il soit absolument parfait, mais pour rendre possible une entente avec les pays qui ont le Code Napoléon et pour assurer ainsi l'adoption de la Convention.

M. le Président, avant de procéder à la votation, constate que la portée de l'art. 1 de la Convention est celle-ci, que dorénavant il n'y aura qu'un seul système de transport international, mai que à côté de celui-ci il sera loisible aux chemins de fer d'expédier les marchandises par une série de transports internes.

A la votation l'art. 20 du projet allemand est adopté en principe par huit voix contre celles des Pays-Bas et de la Russie.

Art. 21.

M. Saloff fait la proposition suivante:

»Il est obligatoire à l'expéditeur de déclarer au moment de l'expédition la valeur de la marchandise expédiée par une lettre de voiture internationale. La somme déclarée constitue le maximum de l'indemnité à calculer en vertu de l'art. 20«.

M. Perl observe que les intérêts de la statistique exigent cette déclaration, afin que le chemin de fer sache ce qu'il expédie. Cette déclaration sert également à limiter l'intérêt personnel de l'expéditeur à sa marchandise.

M. le Président propose de renvoyer cet article à la Commission I pour préciser les dispositions concernant la déclaration de valeur et soumettre ensuite ses propositions à la Conférence.

Adopté.

A la reprise de la séance, M. le Président annonce que M. le Dr Christ a été obligé de s'absenter; M. Farner, secrétaire du Département fédéral des chemins de fer, a été désigné pour le remplacer. La Conférence ratifie ce choix.

Art. 22.

Cet article, correspondant à l'art. 27a du projet allemand, sera discuté plus tard.

Art. 23.

Cet article manque dans le projet allemand. M. Gerstner en motive la suppression, en ce que les dispositions de l'article du projet suisse, inutiles d'ailleurs, ne peuvent rendre service ni aux compagnies ni au public, et n'amèneraient que des complications.

M. Fick ne partage pas ces craintes, mais ne s'oppose pas d'ailleurs à ce que l'art. 23 soit éventuellement supprimé à la condition qu'il soit fait mention dans le procès-verbal que cette suppression a eu lieu dans la pensée que le principe admis par le projet est conforme au droit commun.

M. Meyer propose également de supprimer l'article, surtout parce qu'il ne rentre pas dans le cadre de la Convention.

M. le Président appuie également la suppression de l'article, qui est supprimé.

M. le Président rappelle à la Conférence qu'elle n'a pas encore voté sur le dernier alinéa de l'art. 20 du projet suisse.

M. le professeur Fick en demande le maintien, mais par 8 voix contre deux (Hongrie et Suisse) l'alinéa est supprimé.

Art. 24.

M. le professeur Fick au nom de la délégation suisse déclare accepter le projet allemand.

M. Herich propose d'ajouter au second alinéa de l'article une disposition par laquelle l'ayant droit pourra exiger que la marchandise lui soit remise sans frais, et d'après son choix soit au lieu d'expédition soit au lieu de destination désignés dans la lettre de voiture; cette disposition ne peut en rien nuire aux compagnies et rendra en tous cas de grands services au public.

M. Villa voudrait qu'on y ajoutât ces mots: »sans préjudice de ce qui est dit à l'art. 27 pour les cas de retard« car celui qui à l'expiration des 30 jours reçoit sa marchandise ne renonce pas pour cela à l'indemnité qui lui est due pour cause de retard.

M. Gerstner déclare que la délégation allemande ne saurait se ranger à cette opinion; c'est à dessein que le projet allemand a laissé de côté l'indemnité pour le retard. Si le destinataire accepte la marchandise retrouvée, il a déjà joui auparavant de l'indemnité qu'il a perçue et que, en droit strict, il devrait maintenant restituer en capital et intérêts. Nous le dispensons de payer les intérêts; mais en revanche il ne doit pas, de son côté, exiger une indemnité pour le retard.

M. Fick. Le projet suisse, lui aussi, est parti d'un point de vue opposé à celui de M. Villa. Du reste, toute cette question se rattache à l'art. 21. Du moment que nous admettons que, à côté de la valeur commune ou commerciale de la marchandise, il puisse encore être exigé d'autres indemnités, nous retombons dans le système des dommages relatifs qui résultent pour telle personne de certaines circonstances et considérations particulières. Si l'art. 21 est maintenu avec la manière de voir de la délégation suisse, nous devrons aussi maintenir le projet suisse à l'art. 24 et ainsi reconnaître comme fondée l'opinion de M. Villa. Mais si la restitution ne doit porter que sur la valeur commune de la chose perdue, ce sont les développements de M. Gerstner qui doivent l'emporter.

M. Villa déclarant retirer son amendement, l'art. 24 est adopté à l'unanimité tel qu'il est rédigé dans le projet allemand, mais avec l'adjonction de l'amendement Herich.

Art. 25.

La discussion de cet article est ajournée jusqu'après celle de l'art. 21.

Art. 26.

M. Gerstner expose en quoi le projet suisse et le projet allemand diffèrent sur la question de l'indemnité en cas de retard.

M. Perl accepte l'art. 26 du projet allemand. Il y a effectivement des retards dans la livraison qui ne peuvent être rangés dans la catégorie des cas de force majeure et dont il serait cependant injuste de rendre les compagnies responsables.

M. de Savigny dit que l'art. 26, comme la plupart de ceux qui précédent ou qui suivent relatifs à l'étendue de la responsabilité et à la

fixation des dommages-intérêts, s'écarte des principes du droit français. Le retard pouvant constituer un véritable dommage, le droit français le place sur la même ligne que la perte ou l'avarie et ne distingue pas. Ainsi le transporteur est responsable dans ces trois hypothèses à moins qu'il ne prouve la force majeure. En présence de la perfection et de la sûreté actuelle des services de l'exploitation, en présence des délais raisonnables prévus par les règlements, M. de Savigny ne pense pas qu'il soit juste de dire qu'il est plus facile de se précautionner contre l'avarie et la perte de la marchandise que contre le retard. Il croit que les administrations de chemins de fer sont suffisamment garanties contre les causes de retard telles que les neiges, les inondations, les incendies, etc., par l'exception tirée de la force majeure, expression qui ne peut donner lieu à aucune difficulté quant à sa portée. La restriction prévue par l'art. 26 et ainsi conçue: »à moins qu'il ne prouve que tous les soins qui incombent à un voiturier diligent ont été impuissants à éviter le retard«, contraire aux principes de droit ci-dessus rappelés, est loin d'être aussi simple et aussi claire; elle a de plus le danger d'ouvrir la porte à une foule de procès et de pouvoir donner lieu à des interprétations divergentes suivant les pays et les tribunaux. M. de Savigny estime pour tous ces motifs, et surtout en face d'une convention internationale d'où il est nécessaire d'écarter avec soin toutes dispositions dont le sens et la portée ne seraient pas parfaitement déterminés, qu'il serait préférable de remplacer l'exception prévue par l'article 26 par celle de la force majeure.

M. Fick est du même avis. La pratique tout comme la doctrine ne détermine que la notion de la force majeure. Celle de la diligence d'un bon voiturier n'existe nulle part. Les dispositions du projet suisse ont été empruntées au règlement d'exploitation des chemins de fer suisses et établies par les compagnies elles-mêmes. Elles sont plus favorables au public que le projet allemand et, sous ce rapport, la Suisse n'aimerait pas à faire un pas en arrière.

M. Herich observe que le principe d'après lequel les compagnies répondent du dommage résultant du retard dans la livraison à moins qu'elles ne justifient avoir donné tous les soins d'un voiturier diligent est dans bien des cas plus onéreux pour le chemin de fer que ne l'est le principe du droit français. Il y a des cas de force majeure où les soins d'un voiturier diligent ne pourraient pas être établis.

M. Meyer. Le projet allemand ne veut pas réaliser autre chose que ce qui, au fond, existe aussi dans les pays de droit français. L'orateur n'admet pas que la définition de la notion introduite par le projet allemand présente les difficultés signalées par M. Fick. Les compagnies doivent répondre dans tous les cas où elles ne réussissent pas à établir qu'elles ont donné tous les soins nécessaires. Le voiturier diligent correspond au bon père de famille dont parlent aussi les droits cantonaux suisses.

L'art. 26, tel qu'il est rédigé dans le projet allemand, est adopté par toutes les voix sauf celles de la France et de la Suisse.

Art. 27.

M. Gerstner. Il s'agit de savoir si, en cas de retard dans la livraison, l'ayant-droit pourra réclamer ou non une indemnité complète. On pourrait reprocher au projet allemand de n'être pas très-conséquent. En effet, lorsque la chose est perdue ou avariée, le projet prévoit l'indemnité pleine et entière; au contraire, lorsqu'il y a eu retard dans la livraison, il fait dépendre l'indemnité de la déclaration de valeur. La raison de cette différence se trouve dans une nécessité de fait. Ce serait aller trop loin que d'obliger la compagnie, en cas de simple retard dans la livraison, à indemniser le destinataire de tous les dommages qu'il pourra établir. La Suisse a essayé d'un système intermédiaire. Les deux projets ne se séparent pas sur tous les points. A certains égards le projet allemand va moins loin que le projet suisse; mais à d'autres il va plus loin.

M. Mongenast propose d'ajouter à la fin de l'art. 27 l'amendement suivant:

»laquelle ne pourra dépasser le maximum fixé dans l'annexe B.«

M. von der Leyen s'oppose à cet amendement. Le taux de l'indemnité est limité par l'étendue du dommage; l'orateur ne peut concevoir qu'on fixe un maximum à l'indemnité due par la compagnie en cas de retard.

M. de Seigneux désire le maintien de la rédaction suisse, qui tient compte à la fois du système allemand et du système français.

M. Herich estime que ce serait une faute de placer l'action à cause de retard dans des conditions plus favorables que l'action ensuite de perte de la chose.

La Conférence décide d'ajourner la discussion de l'art. 27 jusqu'après décision sur l'art. 21.

Art. 27a et 27b.

Adoptés sans discussion.

Art. 27c.

M. de Savigny trouve les dispositions de cet article trop rigoureuses. Il ne tient aucun compte de ce principe que chacun doit répondre des conséquences de sa faute. Si l'expéditeur a fait une déclaration inexacte, la compagnie, qui a perçu le prix de transport, doit cependant payer en cas de perte une indemnité calculée sur la valeur de la marchandise déclarée.

M. Gerstner. Le chemin de fer répond, il est vrai, du dol et de la faute grave. Mais ce principe subit une exception lorsque la première faute a été commise par celui qui actionne en dommages intérêts, comme ce serait le cas si la marchandise perdue ou avariée avait été remise à la compagnie dans l'intention évidente de violer les conditions de transport. Dans ce cas, c'est contre sa volonté que le chemin de fer s'est chargé du transport; il s'y serait refusé si on lui avait fait connaître la vérité; dès lors il ne saurait répondre des avaries ou de la perte de cette marchandise,

M. Leibfried observe que l'art. 27a, combiné avec l'art. 27c. pourrait donner lieu à des malentendus. L'art. 27a pose d'une manière

générale la responsabilité du chemin de fer; l'art. 27c contient une restriction à ce principe général, restriction qui semble être en contradiction avec l'art. 27a. Malgré les développements de M. Gerstner, l'orateur ne peut pas compendre pour quel motif la responsabilité des chemins de fer à raison de leur dol ou d'une faute grave devrait disparaître par suite d'une faute égale ou moindre d'un tiers qui serait ainsi seul atteint par le dommage.

M. Fick admet l'opinion de M. Leibfried et désire qu'il soit inséré au procès-verbal que l'art. 27c ne déroge pas au droit commun des divers Etats intéressés à la Convention. Néanmoins l'orateur est d'avis qu'il vaudrait mieux que la chose fût dite clairement et que l'article fût renvoyé à la Commission I pour le modifier dans ce sens.

M. le Président propose de renvoyer l'art. 27c à la Commission I, comme étant conçu en des termes qui pourraient amener des malentendus.

Adopté.

La séance est levée à 4 heures et un quart.

Les Secrétaires:
Dr. Christ. G. de Seigneux.
Farner.

VIIIme Séance.

Jeudi 23 Mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de Monsieur le Conseiller fédéral J. Heer.

Les procès-verbaux des trois premières séances sont déposés.

M. Gerstner remarque que le texte français et le texte allemand ne concordent pas partout et qu'il y aurait peut-être lieu à imprimer les deux textes sur deux colonnes placées en regard l'une de l'autre. L'examen préalable des procès-verbaux serait alors confié à une commission spéciale. Après une discussion sur l'opportunité de la proposition de M. Gerstner tendant à placer les deux textes en regard, proposition pour laquelle il ne se forme pas de majorité (cinq voix se prononcent pour et cinq contre), la Conférence décide de nommer une Commission dont la tâche sera de rectifier, concurrement avec le secrétariat, le texte des procès-verbaux précédents et de les soumettre ensuite à la Conférence plénière. On décide en outre que cette Commission se composera de trois membres et on désigne comme tels Messieurs Pynappel, von der Leyen et Leibfried.

Art. 29.

M. Fick. La délégation suisse peut se ranger aux dispositions essentielles de l'art. 29 du projet allemand, lequel traite avec plus de détails que ne le fait le projet suisse la question des reclamations omises au moment de la livraison. En ce qui concerne les réserves l'orateur aurait, il est vrai, préféré le projet suisse; cependant encore sur ce point il adopte le projet allemand, à condition toutefois que la Conférence adopte l'amendement qu'il présentera au n^0^ 3. Il propose:

a. d'ajouter entre les n°s 1 et 2 »les réclamations concernant des prix de transport ou des taxes trop élevés« (Art. 8, alinéa 3);

b. d'ajouter au n° 3: »ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 14 et n'a été omise que par la faute de la compagnie;«

c. au n° 4, de supprimer les mots: »et que la réclamation ait été adressée par écrit au chemin de fer dans un délai ne dépassant pas 42 jours, non compris celui de la réception.«

L'onus probandi pèse toujours sur le lésé, et plus il attend, plus il aura de peine à fournir la preuve qui lui incombe.

Les délégués du Luxembourg proposent d'ajouter la disposition suivante à la fin de l'art. 29:

»Il est entendu que les dispositions qui précèdent ne préjudicient en aucune façon au droit du destinataire de vérifier la marchandise au point de vue de la conformité et des dommages non apparents, au moment où elle lui est présentée par le chemin de fer, et sans qu'il puisse être astreint à payer au préalable les frais de transport et autres qui grévent la marchandise«.

M. Gerstner observe que la jurisprudence en France accorde au destinataire le droit de vérifier la marchandise avant la réception, tandis que l'art. 29 du projet allemand ne lui confère pas cette faculté. L'exercice de ce droit contrarie la régularité de l'exploitation. Les intérêts du destinataire sont suffisamment sauvegardés par les dispositions du projet allemand. Quant aux modifications proposées par M. Fick, l'orateur admet sans hésiter les deux premières. Au contraire, en ce qui concerne la modification proposée au n° 4, la délégation allemande maintient son projet. Ceci répond aussi à la proposition de M. Leibfried; au point de vue du projet allemand elle ne peut être acceptée.

M. Perl est du même avis que M. Gerstner et ne saurait adopter la proposition de M. Leibfried, laquelle aggraverait considérablement la position de la compagnie et gênerait l'exploitation. Enfin il se prononce pour le maintien du délai, et désirerait qu'il fût fixé à 4 semaines, ce qui est complètement suffisant.

M. Leibfried. D'après l'une des manières de voir le destinataire a le droit de vérifier, avant la réception, si la marchandise est bien conforme aux indications de la lettre de voiture; d'après l'autre il doit la prendre telle quelle. Il s'agit de savoir lequel des deux système est préférable. On reproche à la proposition du Luxembourg de causer des embarras au chemin de fer. Cela est vrai; mais la compagnie doit supporter les désavantages inhérents à son entreprise. Le système opposé a des inconvénients tout aussi graves pour le public; comment peut-on obliger quelqu'un à recevoir une marchandise qu'il n'a jamais vue, uniquement parce que cela convient mieux au transporteur? Ce système a de plus cet inconvénient que le destinataire doit payer les frais de transport et autres et même le prix de la marchandise, lorsqu'elle est grevée de remboursement, et cependant il sera ensuite peut-être obligé de la mettre à la disposition de l'expéditeur. Il se peut donc qu'il soit ainsi frustré de tous ses débours. Quant à la proposition faite par l'orateur, elle ne fait

que sauvegarder les intérêts du public, lequel doit pouvoir vérifier la marchandise avant de l'accepter. Du reste le projet allemand n'est pas absolument opposé à cette proposition; il ne s'est pas occupé de la question. Ma proposition repose au fond sur le même principe que le projet allemand, et tient compte de la position du chemin de fer. Jusqu'à la délivrance de la marchandise, celui-ci n'a rien à faire avec le destinataire; ce dernier n'entre en rapport avec la compagnie que du moment où il accepte la marchandise. Avant cette réception, il n'y a de lien juridique qu'entre le chemin de fer et l'expéditeur.

M. Steinbach soutient que M. Leibfried confond les rapports qui existent entre le destinataire et l'expéditeur et ceux qu'ils ont avec le chemin de fer. Il faut considérer le chemin de fer en faisant abstraction des rapports qui peuvent exister entre les tiers. C'est ce que Monsieur Leibfried a negligé de faire et voilà d'où provient la différence entre sa proposition et celle de la délégation allemande. C'est à l'expéditeur et au destinataire à s'arranger entre eux; il ne faut pas que le chemin de fer souffre de ce qu'une marchandise n'est pas conforme à ce qui était demandé. Faut-il que la compagnie perde le prix de transport parce que le destinataire refuse une marchandise comme n'étant pas conforme ou comme ne valant pas même le montant des frais de transport? — L'orateur ne saurait admettre l'opinion de M. Perl tendant à restreindre le délai fixé au n° 4; cette restriction entraînerait précisément la conséquence que veut M. Leibried et que M. Perl ne veut pas, à savoir la nécessité d'une vérification avant la réception. La mesure du délai est une question d'appréciation; l'orateur admettrait 42 jours. — Enfin l'orateur observe que le n° 4 du texte allemand emploie trois fois de suite le mot »chemin de fer«, lequel désigne deux fois la compagnie qui délivre la marchandise, et une fois celle qui l'a expédiée. L'orateur s'en remet sur ce point à la Commission I.

M. de Seigneux explique que l'introduction de l'idée de la responsabilité du chemin de fer pour les avaries non apparentes a été nécessitée à cause de la variété qui existe dans la jurisprudence française sur l'application de l'art. 105 du Code de commerce. Il faut savoir si le paiement de la lettre de voiture et la remise de la marchandise au destinataire privent le destinataire du droit de faire constater, même après la réception, un dommage non apparent. L'orateur estime que le destinataire doit avoir ce droit, mais qu'il convient de le limiter. Il croit également que le destinataire doit avoir le droit de vérifier la marchandise avant la prise de possession, non pas pour la contrôler au point de vue de l'identité de la chose vendue, ce qui ne concerne pas le chemin de fer, mais au point de vue du dommage qui peut avoir été causé pendant le transport. L'orateur ne voudrait pas non plus que par un article de la Convention on forçât le destinataire à prouver d'emblée que le dommage s'est produit en cours de transport. Il faut laisser l'appréciation de cette obligation au juge. C'est dans ce but que l'orateur propose un amendement qui constate le droit du destinataire de vérifier la marchandise au point de vue du dommage; ainsi qu'un autre amendement qui limite la constatation du dom-

mage non-apparent à la durée de 48 heures après la réception. On ne peut en effet admettre que les chemins de fer restent indéfiniment sous le coup d'une pareille responsabilité. — En ce qui concerne la preuve, il suffit d'exiger du destinataire la constatation du dommage non-apparent par un procès-verbal régulier fait dans les formes légales, et qui devrait constater l'identité des marchandises avec les marchandises indiquées dans la lettre de voiture, l'importance de l'avarie, la cause probable, et l'époque probable à laquelle elle remonte.

Pour le reste, l'orateur se rattache à la rédaction du projet allemand, amendé par les deux premières propositions de M. Fick. Le délai fixé par le n° 4 doit être maintenu; il est nécessaire pour déterminer quand l'action doit être ouverte.

En conséquence M. de Seigneux propose de modifier comme suit l'art. 29, 4°:

»En cas de réclamations pour avaries, diminution ou autres dommages non apparents extérieurement.

»Cette action ne pourra pas être intentée par le destinataire,

a. lorsqu'il aura préalablement à la réception vérifié la marchandise;

b. lorsqu'il n'aura pas fait constater le dommage non apparent dans les 48 heures à partir de la livraison par le chemin de fer et conformément aux dispositions légales. Les dommages non-apparents devront être constatés par un procès-verbal régulier constatant l'identité des marchandises avec celles portées sur la lettre de voiture, l'importance du dommage, la cause probable, ainsi que l'époque probable à laquelle remonte l'existence du dommage.«

M. Lejeune défend le projet allemand et répond aux objections de M. de Seigneux. Le droit absolu du destinataire de vérifier la marchandise à la gare pourrait facilement finir par devenir illusoire, abstraction faite des inconvénients qu'il aurait pour les compagnies.

M. de Savigny au sujet des exceptions prévues par l'article 29 fait connaître les règles admises en France en pareille matière. Il expose notamment la tendance des tribunaux de commerce à admettre le principe du n° 4 de l'article précité, et celle de la cour de cassation à sanctionner la solution rigoureuse de l'art. 105 du code de commerce, en refusant toute action au destinataire après la réception de la marchandise et le paiement du prix, quand bien même les avaries seraient intérieures et non apparentes, à moins que le destinataire n'ait été mis par un fait imputable au chemin de fer, dans l'impossibilité de procéder à la vérification des marchandises. Il ajoute que, si le principe du n° 4 était adopté, il conviendrait, pour ne pas laisser peser sur les chemins de fer une trop lourde responsabilité, de fixer un délai très-court dans lequel, sous peine de déchéance, l'ayant-droit serait tenu de vérifier l'état de la marchandise.

M. Leibfried trouve que l'exemple sur lequel M. Steinbach s'est appuyé est mal choisi. Si le destinataire refuse la marchandise après l'avoir vérifiée, mais avant d'en avoir payé le prix et les frais de transport, le chemin de fer ne s'en trouvera pas plus mal que si le destinataire refuse l'envoi sans l'avoir vérifié. Dans ce cas la compagnie fera valoir ses droits

contre l'expéditeur. Du reste on exagère les inconvenients que ce système peut avoir pour l'exploitant; en fait, nombre de marchandises sont visitées aux frontières sans que les chemins de fer puissent s'en plaindre. En outre la faculté qu'on propose d'accorder au destinataire déchargera les chemins de fer d'une bonne partie de leur responsabilité, à la condition qu'on adopte la proposition de M. de Seigneux, que l'orateur appuie.

M. Fick. Si l'on compare l'art. 14 à la fin de l'art. 29, on trouvera que la possibilité de constater des dommages apparents a été suffisamment prévue et que les droits du destinataire sont garantis.

Avant de passer à la votation, M. le Président constate que les amendements de M. Fick aux n°s 1 et 3 n'ont pas été combattus.

Le n° 4 est maintenu par toutes les voix contre celle de la Russie.

Le délai de 48 heures proposé par M. de Seigneux à propos du n° 4 réunit cinq voix (Hongrie, France, Italie, Pays-Bas et Russie); les cinq autres voix adoptent les dispositions du projet.

Puis par six voix contre quatre (France, Italie, Pays-Bas et Russie) la Conférence adopte éventuellement le délai de 42 jours proposé au n° 4, la proposition de le réduire à 30 jours étant ainsi repoussée; et par huit voix contre deux (Luxembourg et Suisse), qui ne veulent fixer aucun délai, elle maintient le délai de 42 jours.

Le texte du projet allemand ainsi amendé réunit cinq voix (Allemagne, Autriche, Hongrie, Russie et Suisse) contre cinq voix données à la proposition formulée par M. de Seigneux.

La proposition de la délégation du Luxembourg est repoussée par toutes les voix sauf celle du Luxembourg.

M. de Seigneux avait formulé un sous-amendement tendant à supprimer dans l'amendement luxembourgeois les mots »de la conformité et.«

Ce sous-amendement réunit cinq voix (France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Russie); les cinq autres voix le rejettent.

Ensuite l'amendement Steinbach est renvoyé à la Commission I pour nouvelle étude, de même que tout l'art. 29.

Art. 30.

Cet article est adopté tel qu'il est rédigé dans le projet allemand.

Art. 31.

M. Perl propose de soumettre les réclamations fondées sur le calcul du prix de transport à une prescription d'un an, à moins qu'il n'y ait dol ou faute grave du chemin de fer.

Cette proposition est adoptée, sous réserve de la rédaction qu'elle pourra recevoir ultérieurement.

M. de Savigny à propos du mot exceptions compris dans l'art. 31 fait l'observation suivante. L'action du chemin de fer contre le destinataire ne se prescrivant pas par un an, il peut se faire que le chemin de fer, ayant à craindre d'être recherché par le destinataire à l'occasion du transport, ne réclame rien à ce dernier tant que le délai d'un an ne s'est pas accompli et que tout recours contre le chemin de fer n'est pas devenu impossible; et qu'il intente au contraire son action contre le de-

stinataire après un an, alors qu'il n'a plus à redouter une demande reconventionnelle en indemnité. Ne serait-il pas équitable de dire, dans ce cas, que le destinataire sera recevable à opposer par voie d'exception que le prix du transport lui est aquis en tout ou en partie en compensation de l'indemnité qui lui était due?

Le mode fixé à l'alinéa 3me de l'art. 31 pour l'interruption de la prescription soulève ensuite une discussion, à laquelle prennent part Messieurs Lejeune, de Seigneux, Pynappel et Gerstner. Messieurs Lejeune et de Seigneux insistent pour que la réclamation se fasse par lettre chargée; Messieurs Pynappel et Gerstner estiment au contraire que l'intéressé doit avoir le choix de la forme qu'il veut donner à sa réclamation. Si l'on insérait ici des prescriptions particulières, il faudrait nécessairement encore régler d'autres points de procédure; or c'est ce qu'on a voulu expressément éviter.

La rédaction du projet allemand est maintenue par toutes les voix sauf celle de la Belgique.

Art. 32 à 34.

M. Fick, au nom de la délégation suisse, déclare adhérer expressément à la rédaction du projet allemand.

M. Pollanetz rappelle qu'à l'art. 9 il a proposé un amendement tendant à ce que le délai de livraison fût réparti entre tous les chemins de fer qui participent au transport. On lui a objecté alors que cet amendement n'était pas à sa place, attendu que l'art. 9 ne concernait que les rapports du chemin de fer avec le public et non ceux des diverses lignes entre elles. Aujourd'hui l'orateur reprend son amendement et propose d'ajouter au n° 2 un 3me alinéa qui serait conçu comme suit:

»Les dispositions concernant l'exécution de la présente convention déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.«

Pour le moment l'orateur désire que la votation n'ait lieu que sur le principe de sa proposition, laquelle si elle est adoptée, serait ensuite renvoyée à la Commission II.

Du moment que nous obligeons les chemins de fer à se charger de transports internationaux, nous devons aussi leur fournir les moyens de connaître les obligations auxquelles nous les soumettons. La proposition que l'orateur fait dans ce but est, pour sa partie essentielle, empruntée aux dispositions de l'Union des administrations des chemins de fer allemands, et serait conçue comme suit:

»Le délai de livraison, calculé pour chaque transport international d'après le § 6 des présentes dispositions d'exécution, se répartit entre les divers chemins de fer qui ont participé au transport. Cette répartition s'effectue de la manière suivante:

»1° Si les compagnies intéressées sont au nombre de deux:

a) le délai d'expédition par parts égales;

b) le délai de transport aux prorata du parcours kilométrique fait par la marchandise sur chacune des lignes;

»2° Si elles sont au nombre de trois ou plusieurs:

a) Le premier et le dernier chemin de fer ont chacun un délai péremptoire de 12 heures, si le transport se fait par petite vitesse, et de 6 heures s'il se fait par grande vitesse, à prendre sur le délai d'expédition;

b) Le reste du délai d'expédition, ainsi que le tiers du délai de transport se répartissent par parts égales entre toutes les lignes intéressées;

c) Les deux autres tiers du délai de transport comme à lettre *b* du n° 1 ci-dessus.

»S'il y a des délais supplémentaires, ils profitent à celui des chemins de fer dont le tarif local les autorise dans chaque cas donné.

»Le temps qui s'écoule depuis la réception de la marchandise jusqu'au point de départ du délai de livraison (soit jusqu'à l'heure de minuit qui suit la réception de la marchandise) ne profite qu'au chemin de fer d'expédition.

»Lorsque le délai de livraison total n'est pas dépassé, il n'y a pas lieu d'appliquer la répartition ci-dessus.«

M. Perl demande le renvoi de cette proposition à la Commission II. L'orateur craint que la proposition de M. Pollanetz ne soit très difficile à appliquer, vu la grande divergence de systèmes qui existe à cet égard entre les différents pays.

M. Gerstner déclare être d'accord sur le principe.

M. Herich insiste pour qu'il soit voté sur le principe, en ajoutant toutefois que la proposition de M. Pollanetz ne réalise pas encore la perfection. On peut concevoir une autre répartition des délais entre les compagnies. L'orateur propose en conséquence de n'accepter la proposition que subsidiairement.

La proposition de M. Pollanetz est adoptée en principe par 7 voix; trois voix (Italie, Pas-Bas et Russie) se prononcent contre.

Pour éviter tout malentendu M. Saloff estime qu'il serait nécessaire de mentionner dans les art. 32 à 34 que l'indemnité remboursée par une administration à une autre doit se composer non-seulement des indemnitées payées en vertu des art. 25 et 27*b*, mais aussi des frais de procès et des intérêts au taux de 6 % des sommes payées.

La proposition est renvoyée à la Commission I.

Art. 34*a*.

M. Villa observe que, la Convention devant étendre ses dispositions sur une grande étendue de pays, il faut nécessairement prendre des mesures qui permettent de liquider promptement les procès en recours. Il est à craindre qu'on n'abuse de la dénonciation d'instance pour traîner les procès en longueur.

M. Gerstner partage complétement l'avis du préopinant. Il faut distinguer nettement le procès principal et les recours. Tous les moyens de défense doivent être produits dans le premier. La dénonciation d'instance se fait pour tous les chemins de fer en même temps; ce n'est pas à l'une des administrations de la notifier à celles qui la suivent. En somme la grande différence entre le projet allemand et le projet suisse consiste en ceci que le premier réunit tous les recours en un seul procès, tandis

que la Suisse proposait des actions successives d'administration à administration.

M. Villa désire qu'en tous cas il y ait une disposition réglant la forme de la dénonciation d'instance et les délais à fixer.

M. Lejeune. La dénonciation d'instance est une simple notification faite aux administrations intéressées par la voie judiciaire. Elle n'exige pas une grande complication de formes. Les délais seront éventuellement fixés par les tribunaux au défendeur principal. M. Lejeune propose d'ajouter à la fin de l'art. 34*a* les mots:

»Sans que l'intervention de ces administrations puisse jamais retarder le jugement de l'instance principale.«

M. de Seigneux pense qu'il serait bon de dire dans quelles formes la dénonciation d'instance doit se faire. L'orateur désire également que, conformément à la proposition de M. Villa, on fixe un délai maximum.

M. Meyer. On est parti de l'idée que la dénonciation d'instance se ferait partout par l'intermédiaire des tribunaux. Les délais seront ceux fixés dans chaque pays par les lois de procédure. Si quelque part cette institution de la dénonciation d'instance n'existait pas, il faudrait la créer.

Messieurs Gerstner, Alexy et de Seigneux prennent encore la parole. Puis, sur la proposition de M. le Président, l'art. 34*a* est renvoyé à la Commission III.

Art. 34*b* et 34*c*.

Ces articles sont adoptés sans discussion.

Art. 36.

M. Fick, tout en maintenant le principe adopté par le projet suisse propose la rédaction modifiée suivante:

»Le juge compétent pour prononcer sur l'action principale en indemnité est seul compétent pour prononcer sur les actions naissant d'un recours des administrations entre elles.«

La position que nous donnons au juge dans le procès sur recours exige le maintien du principe ci-dessus énoncé. On veut que ce juge prenne pour base de sa décision le jugement intervenu dans l'instance principale; mais qu'arrivera-t-il s'il n'est pas d'accord avec ce jugement? Il y aurait là une discordance qu'il importe d'éviter, en statuant que le même juge sera compétent pour les deux procès.

M. Meyer combat cette opinion. Il observe que, si le tribunal reste le même, les juges peuvent changer dans l'intervalle et qu'on retrouverait ainsi l'inconvénient signalé par M. Fick. Du reste l'orateur est d'avis qu'il est inutile de prolonger la discussion, puisque la Commission III aura à s'occuper de la création d'un tribunal international.

M. Fick répond qu'il y a bien plus d'inconvénients à faire juger le second procès par des juges placés sous l'empire d'une autre législation.

M. Pynappel se prononce pour le renvoi de la discussion, chacun des trois systèmes, celui du projet suisse, celui du projet allemand et celui du for international, ayant ses inconvénients. Pour pouvoir choisir il faut les discuter ensemble.

A la votation quatre voix se prononcent pour le renvoi de la dis-

cussion (Belgique, France, Italie et Pays-Bas); les six autres voix adoptent le projet allemand.

Art. 36 *a*.

Cet article ne soulève pas de critiques.

Toutefois M. Pynappel observe qu'il conviendrait d'étendre le principe de cet article à toutes les conventions particulières par lesquelles les administrations règleront leurs rapports mutuels. Il cite entre autres la répartition des délais de livraison, la fixation d'un maximum au-dessus de fr. 2000 pour les remboursements, etc. L'orateur demande si on ne pourrait tenir compte de son observation dans un article final.

M. Gerstner répond que cela serait dangereux. Les compagnies risqueraient souvent de violer la convention. Il préfère spécifier l'exception dans tous les cas où elle sera admise.

Art. 37.

Cet article ne donne lieu à aucune discussion.

Art. 38.

M. Villa propose de supprimer la phrase finale conçue comme suit: »Cette prescription ne s'applique pas à des jugements qui ne seraient que provisoirement exécutoires.«

M. Lejeune propose d'adopter pour l'art. 38 la rédaction suivante:

»Les jugements rendus par le tribunal compétent en vertu des dispositions de ce traité seront exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires, mais en tant seulement:

a. qu'ils le seraient dans le pays où les jugements auront été rendus; et

b. qu'ils auront été revêtus de la formule exécutoire sur le territoire du pays où ils doivent être exécutés.

»Cette prescription ne s'applique pas aux jugements qui ne seraient exécutoires que provisoirement, c'est-à-dire nonobstant opposition ou appel.«

M. Lejeune développe son amendement.

M. de Seigneux pense que les difficultés seront levées, si l'on ajoute les mots:

»et qui sont passés en force de chose jugée«.

M. Steinbach. En Autriche le tribunal a le droit d'attester que le jugement qu'il a rendu a acquis force de chose jugée. Cependant la plupart des formules exécutoires usitées dans les divers Etats attestent simplement que le jugement est exécutoire. L'orateur se prononce donc contre la proposition de M. de Seigneux.

M. de Savigny dit que la législation française se distingue de la plupart des législations des autres Etats de l'Europe en matière d'exécution des jugements. Elle autorise cette exécution avant l'expiration des délais pendant lesquels le jugement peut être attaqué par la voie de l'appel ou de l'opposition, tandis que, à l'étranger, l'exécution ne peut être requise et ordonnée avant l'expiration de ces mêmes délais, et seulement lorsque, par ce laps de temps, le jugement a passé en force de chose jugée.

M. Pynappel s'oppose à l'amendement de M. de Seigneux. Les jugements par défaut passent en force de chose jugée par l'exécution.

L'art. 38, ainsi que les propositions et observations auxquelles il a donné lieu, est renvoyé à la Commission III.

La discussion en première lecture du projet de convention étant ainsi terminée, les propositions de la Commission II, concernant le projet B, sont mises à l'ordre du jour.

M. Mongenast fait verbalement rapport sur les divers paragraphes.

§§ 1 et 2.

Adoptés conformément aux propositions de la Commission.

La séance est levée à $4^3/_4$ heures.

Les Secrétaires:
Farner. G. de Seigneux.

IXme Séance.

Samedi 25 Mai 1878, à 9 heures du matin.

Présidence de Monsieur le Conseiller fédéral J. Heer.

§ 3 du règlement d'exécution.

M. Gerstner critique la rédaction française du § 3, attendu que le projet allemand n'a pas voulu dire que l'expéditeur fût toujours seul responsable, mais a aussi prévu dans certains cas la responsabilité du destinataire.

M. Mongenast combat cette opinion.

M. Gerstner. C'est à dessein que le projet allemand n'a pas spécifié qui doit être puni dans les cas prévus au § 3. Si la délégation belge persiste dans une opinion divergente, la délégation allemande est prête à admettre éventuellement que l'expéditeur soit seul rendu responsable. Mais alors il faut aussi changer la rédaction allemande.

M. Perl. Ou bien il faut dire expressément que le destinataire peut être rendu responsable, ou bien il faut renoncer à le considérer comme tel.

M. Pollanetz appuie évenetullement la proposition consistant à dire expressément que le destinataire est également responsable.

M. le Président croit que la question dont il s'agit a déjà été résolue dans le traité principal. L'art. 3 dit que l'expéditeur répond de l'exactitude des indications contenues dans la lettre de voiture. C'est là une règle que les dispositions d'exécution ne peuvent guère changer. Le texte français de ces dispositions prend pour point de départ le traité principal. Or d'après celui-ci le destinataire ne répond pas comme tel, mais seulement comme complice de l'expéditeur ou encore lorsqu'il est établi qu'il est lui-même le véritable expéditeur.

M. Meyer demande s'il serait loisibe de faire porter l'amende sur la marchandise et d'en garantir le paiement par les mêmes priviléges que le prix de transport.

M. Leibfried croit devoir répondre affirmativement à cette question.

Il sera expressément constaté au procès-verbal que cette réponse ne rencontre aucune opposition.

Par huit voix contre deux (Allemagne et Autriche) la Conférence décide que le 3me alinéa de l'art. 3 du traité principal ne rend responsable que l'expéditeur. Le texte allemand devra être modifié en conséquence.

M. von der Leyen. Les propositions de la Commission n'expriment l'amende qu'en francs; le projet allemand l'indique en marks et en francs. L'orateur propose d'exprimer soit cette somme soit les autres indiquées dans le projet non-seulement en francs, mais encore dans la monnaie de tous les Etats signataires du traité.

M. Perl propose de maintenir l'indication en francs, mais d'ajouter les mots: »ou leur valeur en monnaie du pays où l'amende doit être payée.«

M. Herich. Il faut ou bien exprimer l'amende d'après tous les systèmes monétaires des Etats signataires, ou bien dire:

»dans chaque Etat un chiffre d'amende équivalent à celui exprimé en francs sera fixé en monnaie du pays.«

M. Mersch propose d'ajouter au traité un paragraphe final qui réglerait d'une manière générale la question des unités monétaires et qui dirait que la somme à percevoir ou à fixer en monnaie du pays doit correspondre au chiffre indiqué dans le traité.

M. le Président propose de renvoyer la question pour nouvelle étude à la commission II, en lui recommandant la proposition de M. Mersch.

Adopté.

§ 4.

Adopté.

§ 5.

M. Villa propose de dire:

»Le montant du remboursement ne peut dépasser la valeur de la marchandise«.

Après une assez longue discussion à laquelle donne lieu cette proposition et dans laquelle la Conférence est unanime pour déclarer qu'il est loisible aux compagnies d'admettre des remboursements plus élevés soit pour les tarifs locaux soit pour les unions, le paragraphe est adopté dans la rédaction de la Commission.

§ 6.

M. Gerstner est d'accord avec la commission en ce qui concerne les dimanches, mais il estime qu'on devrait se mettre d'accord sur certains jours de fête et propose de ne compter dans le calcul des délais ni les dimanches ni les jours de fête légaux.

M. Herich appuie l'opinion de M. Gerstner mais ne voudrait pas admettre l'expression jours de fête légaux.

M. le Président recommande l'adoption de la proposition de la Commission, d'après laquelle le dimanche n'est pas compté. Quant aux autres

jours fériés, chaque pays pourra établir des règles qui soient en rapport avec ses besoins et ses conditions particulières.

Par six voix (Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie et Russie) contre quatre la Conférence décide de mettre encore d'autres jours fériés, sur la même ligne que les dimanches. En ce qui concerne la détermination de ces jours fériés, la Conférence, sur la proposition de M. Gerstner, décide par 7 voix contre 3 (Autriche, Hongrie et Russie) de renvoyer à la Commission la partie du § 6 concernant le temps pendant lequel le délai de livraison ne court pas.

M. Mongenast propose de rédiger comme suit la seconde phrase de l'alinéa 5me:

»Le chemin de fer est réputé avoir exécuté le transport dans les délais prescrits, lorsque, avant l'expiration des délais, il a livré la marchandise au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir ou que l'un d'eux en a été dûment avisé.

»La livraison et la notification de l'arrivée doivent avoir lieu conformément aux dispositions réglementaires du chemin de fer chargé de la livraison«.

Adopté.

La Conférence passe ensuite à la discussion des propositions nouvelles faites par la Commission I au sujet des art. 2, lettre *f*, 25 *b* et 27, qui sont conçues comme suit:

Art. 2 lettre *f*.

»La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison moyennant payement d'une taxe supplémentaire.«

Art. 25*b*.

»S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être alloué en cas de perte totale ou partielle en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 25, des dommages-intérêts qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration.

»Le juge appréciera l'existence et l'étendue du dommage dans sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles formelles.«

Art. 27.

»En cas de retard dans la livraison il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas 5 jours, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de 5 jours, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est resulté de ce retard. Si cette preuve est fournie il pourra être alloué à titre de dommages-intérêts une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

»S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison il pourra être

réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas 5 jours et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de 5 jours, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

»En ce qui concerne la question de savoir si la preuve est fournie et quelle est l'étendue du dommage, le juge décidera à raison de sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles formelles.«

M. Steinbach fait rapport sur ces propositions. La Conférence a décidé que l'assurance pourrait porter non-seulement sur l'intérêt à la livraison en temps utile, mais encore sur la valeur de la marchandise et sur la livraison elle-même. La Commission a maintenu en principe qu'en cas de perte le chemin de fer devait restituer la valeur courante de la chose; mais elle a aussi voulu tenir compte de l'intérêt qui le plus souvent est attaché à la livraison de la chose (lucrum cessans), et a admis qu'une déclaration d'intérêt peut ainsi être faite non-seulement pour le cas de retard, mais encore pour le cas d'avarie ou de perte de la marchandise. L'orateur ajoute, que si les propositions faites aux art. 2 lettre *f*, 25 *b* et 27 étaient adoptées, la Commission II aurait à faire de nouvelles propositions sur le § 8 du règlement d'exécution.

M. Fick ne pense pas qu'il sera nécessaire de faire une adjonction au § 8.

M. Meyer fait à l'art. 25 *b* une critique de fond basée sur ce que cet article ne dit pas à qui incombe la preuve d'un dommage plus étendu. Il faut dire expressément que cette preuve est à la charge du lésé.

M. Fick. Le reproche fait au projet de ce qu'il ne dit pas que la preuve du dommage incombe au lésé n'est pas fondé. C'est à dessein qu'on n'a pas voulu d'une semblable disposition, parce que c'est toujours à celui qui réclame une indemnité de fournir la preuve du dommage, à moins qu'il n'ait été dispensé de cette obligation. Du reste, si l'on veut dire expressément que la preuve est à la charge de celui qui réclame l'indemnité, on peut ajouter ces mots: »du dommage établi par le demandeur«.

M. Herich se demande si dans une question aussi importante la Conférence peut, sans raisons péremptoires, accepter l'idée de la commission. Il est convaincu que, si l'art. 25 *b* proposé par la commission est adopté, le traité n'aboutira pas, et il pense en outre que la solution actuellement proposée est malheureuse au point de vue économique. Du moment qu'on permet d'assurer un intérêt subjectif, on ouvre la porte à des manoeuvres frauduleuses, et ce sont les chemins de fer qui en supporteront les conséquences fâcheuses. Il faut revenir au projet allemand; il est peu probable que l'Allemagne consente à aller au delà. En cas de retard de livraison, l'orateur se prononce pour le maintien des indemnités normales, comme cela est prévu à l'art. 27, étant réservé le droit du lésé de prouver qu'il y a d'autres dommages; mais il ne saurait admettre que l'intérêt individuel

puisse être évalué d'avance et qu'on paie une prime pour l'assurer. D'ailleurs l'art 25 *b* paraît être en contradiction avec l'art. 27.

Eventuellement l'orateur proposera l'adjonction suivante à l'art. 25 *b*: »L'expéditeur et la compagnie peuvent convenir qu'à défaut d'une déclaration de valeur l'indemnité ne pourra dépasser le taux normal fixé d'avance pour les cas de perte totale ou partielle et d'avarie.«

M. Marbeau dit que les tarifs généraux, spéciaux et internationaux qui existent en France ont été établis pour satisfaire à tous les besoins du commerce en tenant compte des principes du Code en matière de responsabilité et de fixation du montant des dommages-intérêts; qu'il convient de suivre autant que possible ces principes de droit qui ont été appropriés par la jurisprudence aux nécessités des transports; que l'art. 20, tel qu'il a été rédigé dans une des dernières séances ne correspond que dans une mesure déjà très-restreinte à ces divers principes et qu'il serait regrettable qu'on s'en écartât davantage. Il ajoute que les administrations de chemin de fer et le commerce, principal intéressé dans ces questions, pouvant être ultérieurement consultés sur l'avant-projet, il convient d'examiner les nouvelles propositions qui se produisent et qui prouvent l'incertitude des meilleurs esprits dans ces questions délicates Plusieurs membres de la Conférence ayant signalé notamment celle que M. le docteur Herich a faite, au cours de la discussion, comme étant d'une nécessité absolue pour l'économie générale des transports dans les Etats qu'ils représentent, M. Marbeau croit qu'il y aurait intérêt à ne pas l'écarter à priori mais de la prendre en considération et de la renvoyer à la Commission I; ce qui permettra dans l'étude ultérieure qui sera faite de l'avant-projet d'examiner la question sous tous ces aspects.

M. de Seigneux estime que les objections de M. Herich au système de l'assurance contre le retard et la perte ne paraissent pas fondées. M. Herich croit qu'en permettant ce système on a facilité une spéculation, car, dit-il, l'expéditeur pourra assurer sa marchandise pour un prix en dehors de toute proportion avec sa valeur. Cette objection, qui paraît au premier abord fondée, est réellement sans portée si l'on considère les usages du commerce et l'application des principes de la Commission. Il ne viendra à l'idée d'aucun commerçant de payer une prime très élevée pour un dommage éventuel, alors qu'il saura que l'indemnité ne sera pas toujours celle de la valeur par lui déclarée, mais seulement celle que le juge appréciera d'après les circonstances et les faits. En effet le juge devra d'abord décider s'il y a un dommage, ce que l'expéditeur devra prouver, et ensuite quelle sera l'étendue de ce dommage. La spéculation d'un bénéfice illégitime n'est donc nullement à craindre et le projet de la Commission est donc rationnel. On a l'air de croire également que le chemin de fer devra ainsi payer un dommage tout à fait indirect. L'orateur combat cette opinion, car, dit-il, le juge a et aura toujours le devoir d'apprécier la question de savoir si la somme réclamée est la réparation d'un dommage direct ou celle d'un dommage indirect, et le chemin de fer ne manquera pas de soulever la question.

M. Mongenast demande le renvoi à la Commission pour nouvelle étude en tenant compte de l'observation de M. Herich.

M. Leibfried estime que, la Conférence ayant adopté définitivement l'art. 20, la Commission ne pouvait pas s'en écarter.

Les propositions de la Commission sont ensuite adoptées en principe par 7 voix contre trois (Hongrie, Belgique et Russie) et il est passé à la discussion des divers articles proposés.

Art. 2, lettre *f*.

Sur la proposition de M. Leibfried il n'est fait à cet article qu'un seul changement, à savoir d'ajouter au texte allemand le mot etwa après Zusatzgebühr, pour correspondre au mot éventuelle qui se trouve dans le texte français.

Art. 25 *b*.

On propose d'ajouter au second alinéa:

»La preuve de l'existence et de l'étendue de ce dommage incombe au demandeur.«

M. Meyer propose de retrancher dans les art. 25 *b* et 27 les mots »dans sa libre conviction«, et d'intercaler à leur place un article général qui embrasserait toutes les dispositions de la Convention concernant la preuve.

La Conférence adopte cette idée et renvoie l'art. 25 *b* à la Commission I.

Art. 27.

L'alinéa 3me se trouve retranché ensuite de ce qui vient d'être adopté.

La proposition de M. Herich est adoptée par 6 voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France, Pays-Bas et Russie) contre 4.

M. Pynappel propose à alinéa 2me de remplacer les mots: »si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage« par ceux-ci:

»si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant des dommages-intérêts.«

M. Steinbach demande le renvoi à la Commission I. L'adoption de l'adjonction de M. Herich change tout. La Commission pourra alors en même temps examiner l'amendement de M. Pynappel.

Adopté.

La séance est levée à 1 heure.

Les Secrétaires:
Farner. G. de Seigneux.

Xme Séance.

Mercredi 29 mai 1878, à 10 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller Meyer.

M. le conseiller Meyer ouvre la séance en annonçant qu'à la suite d'un accident M. le Conseiller fédéral Heer est empêché de la présider.

Les procès-verbaux de la Ire et de la IIe séance sont ensuite adoptés.

La discussion est ouverte sur le projet de convention internationale pour les transports de marchandises par chemins de fer tel qu'il a été modifié par la Commission I ensuite des décisions prises en premier débat.

M. Herich désire savoir si, en cas de divergence entre les deux textes, c'est le texte allemand ou le texte français qui doit être considéré comme le texte original.

M. Gola appuie cette question et propose de considérer le texte français comme le texte original. Il observe qu'en tous cas il faudra plus tard faire des traductions encore en d'autres langues.

M. Gerstner dit que la commission a fait tous ses efforts pour harmoniser le texte allemand et le texte français. Là où la concordance des mots était impossible, on a du moins choisi des expressions telles que le sens fût le même. Les deux textes doivent être considérés comme textes originaux; il y a quelques passages où ils se complétent l'un l'autre.

M. le Président observe que cette question est résolue par le règlement pour les délibérations, lequel place les deux langues sur la même ligne.

Il n'y a pas d'objection et la discussion est close sur ce point.

Art. 1er *a*.

Adopté sans discussion.

Art. 1er *b*.

La délégation luxembourgeoise propose d'ajouter à la fin de l'art. 1*b* les mots:

»ou dont le transport y est entièrement interdit.«

Cette proposition est adoptée en principe et renvoyée à la Commission I, à fin de rédaction.

Art. 1er *b*^bis^.

Adopté.

Art. 1er *c*.

M. de Savigny appelle l'attention de la Conférence sur la dernière partie de l'article 1 *c*, où il est dit que les conditions convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations seront valables autant qu'elles ne seront pas en contradiction avec la présente Convention. La pensée du rédacteur du projet a-t-elle été par là d'autoriser ces conventions spéciales qu'en France on nomme traités particuliers et dans d'autres pays réfacties? Il expose qu'à la suite de vives réclamations de la part du commerce, le ministre des travaux publics français, par une circulaire du 26 Septembre 1857, a interdit les traités particuliers comme contraires au principe de l'égalité des tarifs et qu'à la suite de cette décision la disposition suivante a été insérée dans l'art. 48 du nouveau cahier des charges: »tous traités particuliers qui auraient pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs approuvés sont formellement interdits.« M. de Savigny croit que, pour éviter toute fausse interprétation de l'article 1 *c*, il pourrait être utile de compléter cet article par une disposition semblable.

M. Gerstner. Il ne s'agit dans cet article que de conventions qui

respectent l'esprit et la lettre du traité international. En Allemagne, pas plus qu'en France, il n'est permis de conclure des conventions par lesquelles certains particuliers jouiraient de faveurs exceptionnelles. La réserve mentionnée par M. de Savigny s'applique à des conventions comme celles prévues à l'art. 18, et concernant par exemple le transport de marchandises en wagons découverts.

M. Kilény fait remarquer qu'en Hongrie il est admis que par des conventions passées avec certains expéditeurs les administrations leur accordent par exemple des réfacties, lesquelles doivent toutefois être concédées à quiconque se présente dans les mêmes conditions. Or si de pareilles conventions devaient être prohibées, il importerait de le dire expressément, afin que, le cas échéant, on puisse s'opposer avec succès aux administrations.

M. de Seigneux propose de renvoyer l'art. 1 *c* à la commission I, laquelle serait chargée:

1° de formuler une disposition prohibant les faveurs personnelles;

2° en général de rendre la rédaction de l'art. 1 *c* plus claire.

M. de Savigny propose de dire:

»sont prohibées toutes conventions dont l'effet serait d'accorder des réductions de taxe à un ou plusieurs expéditeurs«.

M. Gerstner n'a rien à objecter au principe même de l'adjonction qui vient d'être proposée: mais elle irait trop loin. Il y a certaines conventions spéciales que les administrations sont obligées de passer; l'orateur cite entre autre celles concernant le transport d'objets exceptionnellement volumineux. Le principe de l'art. 1 *c* est bien celui-ci que personne ne doit jouir d'une faveur qui serait refusée à d'autres.

L'art. 1 *c* est ensuite renvoyé à la Commission pour qu'elle ait à l'examiner de nouveau et à faire de nouvelles propositions.

Art. 1er *d*.

M. de Savigny demande comment les rédacteurs du projet entendent les expressions »pourvu que les moyens de transport réguliers du réseau suffisent pour effectuer l'expédition, et sauf les cas de force majeure«. Il indique à cet sujet le dernier état de la jurisprudence des tribunaux français et il désire savoir si la question est entendue de la même manière par la Conférence.

M. Gerstner répond affirmativement à cette question.

M. Lejeune propose de supprimer à l'alinéa second les mots sans tour de faveur et de les remplacer par les mots sans exception.

Adopté.

La délégation hongroise propose de maintenir le second alinéa du projet allemand primitif.

Cette proposition est adoptée par 8 voix contre 2 (Pays-Bas et Suisse).

Le reste de l'art. 1 *d* est maintenu tel qu'il est proposé par la Commission.

Art. 2. Lettre *k*.

M. Herich propose de supprimer le mot grave qui se trouve dans

le texte français. Cette proposition est repoussée par 6 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Pays-Bas et Russie) contre 4.

M. Lejeune propose d'ajouter entre parenthèses après les mots faute grave ceux de culpa lata. Cette proposition est repoussée par 6 voix contre 4 (Allemagne, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas).

L'art. 2 est adopté.

Art. 3.

M. Mongenast demande la suppression des mots »notamment dans les cas prévus au troisième alinéa de l'art. 6«, comme étant absolument superflus.

M. Gerstner observe que cette adjonction a été faite ensuite de l'observation que M. Villa a présentée en premier débat au sujet de l'art. 6.

A la votation la proposition de M. Mongenast est repoussée par 6 voix contre 3 (Belgique, France et Italie).

Art. 4.

Adopté.

Art. 5.

Sur la proposition de M. Christ l'alinéa 4 est supprimé par 8 voix contre 2.

Art. 6.

M. Mongenast reprend la proposition qu'il a faite en premier débat et tendant à ajouter à la fin de l'article l'alinéa suivant:

»Le destinataire aura toujours le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.«

Cet amendement est adopté par 7 voix contre 3 (Allemagne, Autriche et Hongrie).

Art. 7.

M. de Savigny dit au sujet du § 1 de l'article 7 que l'expression dûment publiés est insuffisante. Il peut se faire, comme en France, par exemple, que des tarifs affichés n'aient pas encore reçu l'approbation du gouvernement et ne soient pas encore applicables. Il propose de compléter ce paragraphe en ajoutant les mots légalement en vigueur et devant dûment publiés.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

M. Gola propose d'ajouter à la fin de l'alinéa 4me les mots: directs et internes après leurs tarifs.

M. Leibfried demande qu'il soit dit à la fin de l'art. 7 pour autant au lieu de autant.

Ces deux propositions sont adoptées.

Art. 8.

Sur la proposition de M. von der Leyen on ajoute au 3me alinéa après le mot si ces mots: »en cas de transport en port payé«.

Au dernier alinéa du texte français M. Leibfried propose de remplacer le mot valable par recevable.

Cette proposition est adoptée par 8 voix contre 2 (Allemagne et Autriche).

M. Gola propose au premier alinéa du texte français de remplacer les mots sont présumés devoir être payés par devront être payés.

Cette proposition est repoussée par 6 voix contre 4.

M. Pynappel propose l'amendement suivant à l'art. 8:

»A défaut de dispositions particulières entre administrations de chemin de fer pour les règlements de leurs comptes entre elles, chaque administration pourra se faire rembourser, au moment de la remise de la marchandise, par l'administration qui la suit, le montant des frais de transport antérieur.«

M. Pynappel fonde son amendement sur ce que la présente Convention oblige les administrations à entrer en relations les unes avec les autres et qu'elle doit dès lors régler également les conséquences qui dérivent de cette obligation.

Cette proposition est appuyée par M. Mongenast et combattue par Messieurs Gerstner et Herich.

M. Fick se prononce aussi contre l'amendement, mais observe qu'il peut arriver qu'une compagnie découvre que la marchandise transportée vaut moins que le prix de transport. Pour remédier à cet inconvénient l'orateur propose de dire comme suit à l'alinéa second:

»lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, soit aussi de l'un des chemins de fer qui prennent part au transport, sont sujettes, etc.«

M. Pollanetz fais la proposition suivante:

»Au cas où aucune convention particulière n'aurait été conclue entre les compagnies chargées d'un transport international, la compagnie qui a reçu les frais de transport doit sans retard établir la comptabilité et mettre à la disposition des autres compagnies ce qui leur est dû«.

L'adjonction proposée par M. Fick à l'alinéa second est repoussée par toutes les voix contre celle de la délégation suisse.

Les propositions de MM. Pynappel et Pollanetz sont renvoyées à la Commission III.

Art. 8*a* et 9.

Adoptés.

Art. 10.

M. Herich propose de supprimer au 4me alinéa les mots »par écrit et signés par l'ayant-droit« et d'ajouter un nouvel alinéa conçu comme suit:

»Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit«.

Cette proposition est adoptée.

La séance est levée à 5 heures et demie.

Les Secrétaires:
Farner. G. de Seigneux.

XIme Séance.

Jeudi 30 Mai 1878, à 1 heure du soir.

Présidence de M. le Conseiller Meyer.

Le procès-verbal de la IIIe séance est soumis à la Conférence et adopté.

La suite de la discussion appelle le second débat du projet.

Art. 10*b*, 10*c*, 11, 12.

Ces quatre articles sont adoptés sans discussion.

Art. 12*a*.

La discussion de cet article est renvoyée jusqu'à ce que la Commission III ait rapporté sur l'amendement Pynappel à l'art. 8, vu la connexité intime qui existe entre ces deux articles.

Art. 12*b*.

Les amendements suivants, qui se rapportent tous à la seconde phrase, sont proposés:

a. M. Mongenast propose de dire: »Ces droits subsistent alors même que la marchandise se trouve dans les magasins d'un tiers chez lequel il l'a consignée à titre de dépôt.«

b. M. Gerstner, appuyé par M. Herich, recommande la rédaction suivante:

» . . . . . aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui«.

M. Mongenast retirant son amendement pour se rallier à celui de M. Gerstner, et M. de Seigneux retirant de même une proposition analogue qu'il avait faite, l'amendement de M. Gerstner est adopté et l'art. 12*b* modifié en conséquence.

Art. 12*d*.

M. Pynappel dépose un amendement qui est renvoyé à la Commission III ainsi que l'ensemble de l'article.

Art. 12*c*.

Cet article a été supprimé par la Commission, parce que, dit M. Gerstner en répondant à M. Herich, on n'a pu tomber d'accord sur le point dont il s'agit. Les opinions et les droits particuliers des divers Etats n'ont pu être conciliés. On a trouvé surtout que le dernier alinéa allait trop loin. C'est ce qui a engagé la Commission à abandonner à la législation particulière de chaque Etat toute la matière qui formait l'objet de l'art. 12*c*.

Après une assez longue discussion, à laquelle prennent part Messieurs Herich, Lejeune, Kilény, de Savigny et de Seigneux, ce dernier, appuyé par M. Kilény, propose de maintenir l'art. 2*c* et de le rédiger comme suit:

»Entre les divers transporteurs les transporteurs subséquents auront un droit de préférence aux droits des transporteurs précédents sur le montant des frais de transport. Le rang de ce privilége, en cas de concours avec d'autres priviléges grevant la marchandise est déterminé par la législation du pays où le privilége est exercé.«

M. de Seigneux retirant la seconde phrase de l'amendement, le reste de l'amendement est rejeté contre les 3 voix de l'Allemagne, de la Hongrie, et du Luxembourg.

M. le Président demande qu'il soit mentionné au procès-verbal que la suppression de l'art. 12*c* a eu lieu, parce que la Conférence a admis que

le rang des priviléges pour le prix de transport devait être déterminé par la loi du pays où se trouve le lieu de destination.

M. Herich ne peut admettre que cette mention soit faite.

M. Gerstner demande le renvoi à la Commission.

M. le Président. Si l'on ne veut pas faire de mention au procès-verbal, le juge, en cas de contestation, décidera d'après les lois en vigueur pour lui.

Par 6 voix (Allemagne, Hongrie, Belgique, France, Luxembourg et Suisse) la Conférence décide de renvoyer la question à la Commission I.

Art. 13, 14 et 15.

Adoptés.

Art. 16.

M. Gola critique l'alinéa 4me dont la disposition est contraire aux principes généralement admis en matière de for et de procédure. Quel est le domicile du chemin de fer défendeur? Le lieu où l'administration a son siége. Or cela pourra dans certaines circonstances porter un grand préjudice au demandeur.

M. Gerstner observe que les prescriptions qui existent dans chaque Etat particulier déterminent quel est, dans chaque cas donné, le domicile d'un chemin de fer.

M. Leibfried propose de supprimer complétement la disposition relative au domicile.

M. de Savigny appuie l'idée émise par M. Gola.

M. Lejeune propose de dire; »L'action doit être intentée devant les tribunaux du pays où la compagnie a son domicile; les lois du pays déterminent devant lequel des tribunaux elle doit l'être.«

M. de Seigneux demande qu'il soit dit comme suit: »Les lois de chaque pays déterminent le tribunal compétent pour prononcer sur l'action.«

M. Pynappel propose la rédaction suivante:

»L'action ne sera intentée que devant le tribunal compétent d' près la loi du pays dont dépend le chemin de fer défendeur.« Surtout lorsqu'il s'agit de compagnies qui ont un réseau étendu, il est nécessaire que tous les procès ne soient pas intentés devant le tribunal du lieu où l'administration a son siége.

A la votation la proposition de M. Pynappel est adoptée par 6 voix (Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Russie) contre 4.

Le reste de l'art. 16 est adopté conformément aux propositions de la Commission.

Art. 17, 17 *a* et 18.

Adoptés sans changements.

Art. 18 a.

M. de Seigneux propose de remplacer les mots a pu résulter par a eu pour cause.

M. Gerstner s'oppose à cet amendement qui a déjà été suffisamment discuté en premier débat et repoussé à un grande majorité.

M. de Savigny croit devoir se rallier à la proposition de M. de Seigneux parce qu'elle atténue dans une certaine mesure l'atteinte portée

par l'art. 18a^{bis}, notamment par le n° 4 de cet article, aux principes généraux et aux conditions de la responsabilité admis par la Conférence à l'article 18.

La proposition de M. de Seigneux est repoussée par toutes les voix contre celle de la France. La délégation suisse s'abstient de voter.

L'article est adopté.

Art. 18a^{bis}.

Adopté avec cette observation que dans la rédaction définitive il sera de nouveau réuni avec l'art. 18*a* et précèdera celui-ci.

La séance est levée à 6 heures moins un quart.

Les Secrétaires:

Farner. G. de Seigneux.

XIIme Séance.

Vendredi 31 mai 1878, à 1 heure du soir.

Présidence de M. le Conseiller Meyer.

Le procès-verbal de la IVe séance est soumis à la Conférence et adopté

Art. 18*b*.

Adopté avec quelques changements de rédaction.

Art. 19 et 20.

Adoptés.

Art. 21.

M. Gerstner annonce que sur la proposition de M. Herich la Commission I a repris l'art. 21, précédemment abandonné. Il ajoute que, cette proposition n'ayant pas été comprise de la même manière par tous, il a été difficile de trouver une rédaction. Le but de l'art. 21 est d'autoriser les chemins de fer à établir des tarifs spéciaux qui d'une part restreignent la responsabilité des compagnies, mais qui d'autre part diminuent la taxe réclamée au public. Mais on s'est heurté à la difficulté suivante: c'est que, si toutes les compagnies n'adoptent pas de pareils tarifs spéciaux, les transports faits conformément à ces derniers pourront sortir du réseau des lignes qui ont adopté ces tarifs. Pour de semblables transports il faut donc prévoir deux ou même plusieurs lettres de voiture.

M. Perl dit que l'art. 21 ne répond pas parfaitement aux intentions des délégués hongrois dont il partage l'opinion. La proposition de la Commission repose sur l'idée d'une déclaration de valeur, tandis que l'orateur voudrait la fixation d'un maximum. M. Perl ne comprend pas que le trafic puisse souffrir de l'application des tarifs spéciaux. Si l'expéditeur se contente d'une responsabilité moindre du chemin de fer, celles des lignes parcourues qui n'ont pas adopté les tarifs spéciaux ne seront néanmoins responsables que dans la mesure indiquée par la lettere de voiture relative au transport dont il s'agit.

M. Kilény pense que le système proposé par la Commission est d'une application presque impossible. La délégation hongroise ne veut

pas de déclaration de valeur; autrement les choses seraient trop compliquées. En effet on aurait alors trois espèces d'indemnité: une indemnité normale, une seconde plus élevée, qui tiendrait compte de l'intérêt individuel, et une troisième inférieure à l'indemnité normale qui correspondrait à une responsabilité restreinte. Les délégués hongrois désirent seulement qu'il soit permis aux administrations d'offrir au public des taxes moins élevées, à la condition que celui-ci de son côté se contente d'une responsabilité moins étendue.

M. Herich appuie l'opinion émise par M. Kilény. Les délégués de la Hongrie entendent restituer dans la règle la valeur courante de la marchandise, mais en aucun cas plus que l'indemnité normale fixée dans les tarifs, celle-ci devant être déterminée de façon à ce que les chemins de fer ne courent pas de trop grands risques. Le public se trouverait ainsi en présence du tarif spécial et du tarif ordinaire, et il aurait le droit de demander l'application de l'un ou de l'autre.

M. Kilény dépose un amendement tendant à ce que l'art. 21 soit formulé comme suit:

»Les chemins de fer ou les unions pourront offrir au public des tarifs qui fixeront que la valeur mentionnée dans l'art. 20 comme devant servir de base au calcul de l'indemnité ne pourra dépasser un chiffre fixé dans ce tarif.

»Ces tarifs peuvent être admis sous les conditions suivantes:

1⁰ ils devront avoir été approuvés et dûment publiés par l'autorité compétente de chacun des Etats à parcourir;

2⁰ ils devront établir une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les prescriptions de l'art. 20;

3⁰ ils devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer.«

Dans le cours de la discussion cet amendement est appuyé par MM. Lejeune et Mongenast, et combattu par MM. de Seigneux et Gerstner.

A la votation cette proposition est d'abord mise en opposition avec celle qui demande la suppression de l'art. 21, et rejetée par 6 voix contre 4 (Hongrie, Belgique, Pays-Bas et Russie).

Il est ensuite décidé par 6 voix (Hongrie, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Russie) contre 4 que l'art. 21 sera maintenu tel qu'il est rédigé par la Commission. Il y aura lieu également à modifier le formulaire de la lettre devoiture; la commission II est chargée de ce soin.

Art. 24, 25, 25*a* et 26.

Adoptés.

Art. 27.

Adopté. Une proposition de M. Pynappel, tendant à remplacer à la fin du second alinéa les mots de ce dommage par des dommages-intérêts est rejetée par 6 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Luxembourg et Russie) contre 4.

La séance est levée à 5½ heures.

Les Secretaires:

Farner. G. de Seigneux.

XIIIme Séance.

Samedi 1er juin 1878, à 1 heure du soir.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

Le procès-verbal de la Vme séance est adopté.

L'ordre du jour appelle la discussion des propositions complémentaires de la Commission II, concernant le règlement d'exécution.

Annexe I.

M. Saloff propose d'énumérer à titre d'exemple les principaux objets exclus du transport, comme étant sujets à explosion ou à inflammation spontanée. L'orateur pense qu'il suffirait de reproduire à cet égard l'article correspondant du règlement d'exploitation allemand.

La Conférence adopte cette proposition et renvoie l'annexe I à la Commission II.

La liste des objets qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions est ensuite soumise à la Conférence et adoptée sans discussion.

§ 6.

La discussion ne porte que sur la partie du paragraphe qui a trait à la suspension du délai de livraison pendant les dimanches et jours fériés. La Commission a préparé une liste des jours fériés qui doivent être mis sur la même ligne que les dimanches pour le calcul du délai de livraison.

M. Herich demande qu'on ne désigne pas expressément les jours de fête. Une désignation spéciale ne répondrait pas aux besoins de tous les pays. L'orateur propose de dire que les jours de fête généralement célébrés ne sont pas comptés pour établir le délai de livraison.

M. Mersch et Lejeune se prononcent dans le même sens.

M. Pollanetz propose de réunir toutes les dispositions concernant les dimanches et jours fériés en un seul alinéa conçu comme suit:

»Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués une disposition concernant la réception et la remise des marchandises ou l'interruption des transports pendant les dimanches et jours fériés, les délais de transport sont augmentés en proportion.«

M. Gerstner appuie le projet comme amenant une solution uniforme de la question.

M. Perl se prononce contre la proposition de M. Pollanetz. Les Etats ne doivent pas être autorisés à émettre des dispositions d'exécution qui s'écarteraient du présent règlement.

L'amendement de M. Pollanetz réunit les 5 voix des délégations de l'Autriche, de la Hongrie, de l'Italie, de la Russie et de la Suisse, contre celles des 5 autres délégations. Il n'y a donc pas de décision sur ce point.

A la votation sur la question de savoir si au § 6 une énumération des

jours fériés sera ou non maintenue, il ne se forme pas non plus de majorité, 5 voix (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas) se prononçant pour, les autres contre.

M. von der Leyen propose de constater au procès-verbal que la Conférence, tout en ne pouvant se mettre d'accord au sujet des jours fériés, admet cependant la disposition contenue dans le projet au sujet des dimanches.

M. le Président met ensuite aux voix la question de savoir si, conformément à la proposition de M. von der Leyen, les alinéas 5 et 6 seront maintenus en ce qui concerne les dimanches.

Cette proposition est adoptée par toutes les voix contre celle de l'Italie.

L'avant-dernier et le dernier alinéa sont également maintenus.

§§ 7, 9 et 10.

Adoptés définitivement dans la rédaction proposée par la Commission.

Sur le désir exprimé par M. Perl la Conférence remet encore une fois en discussion l'art. 7 de la Convention.

M. Perl propose de supprimer à cet article les mots: »et à défaut d'ordres contraires donnés par l'expéditeur.«

M. Gerstner se prononce contre l'amendement en s'en référant à la discussion qui a déjà eu lieu sur l'art. 7.

L'amendement est repoussé par 7 voix contre celles de la Hongrie, de la Belgique et de la Russie.

La Conférence entend ensuite le rapport de la Commission III sur les amendements proposés par M. Pynappel aux Art. 8 et 12*d*. Le premier est conçu comme suit:

»A défaut de dispositions particulières entre administrations de chemins de fer pour les règlements de leurs comptes entre elles, chaque administration pourra se faire rembourser, au moment de la remise de la marchandise, par l'administration qui la suit, le montant des frais de transport antérieur «

M. Steinbach, au nom de la Commission, déclare que celle-ci a repoussé l'amendement parce qu'il vaut mieux ne pas régler dans la Convention ce qui se rapporte aux obligations des chemins de fer entre eux. Ils s'arrangeront bien mieux entre eux que nous ne pourrions le faire pour eux. Le nombre des cas où un chemin de fer exigera le paiement préalable du prix de transport sera minime, et même pour ces cas l'utilité de la disposition proposée serait douteuse, puisque ce sera toujours le même chemin de fer, dans lequel on n'aura pas eu confiance, qu'il faudra actionner plus tard pour le recouvrement des dommages-intérêts par voie de recours.

M. Perl appuie l'amendement de M. Pynappel à moins que la convention n'admette ce droit sans qu'il soit nécessaire de l'établir par une disposition spéciale. En ce cas il vaudrait beaucoup mieux s'abstenir.

M. Gerstner combat l'amendement comme contraire aux principes de la Convention.

M. Pynappel expose que son amendement n'est pas contraire aux principes de la Convention. Il ne touche ni à l'obligation de transport ni aux délais de livraison ni aux droits de l'expéditeur ou du destinataire. Il n'a d'autre but que de régler les droits et les obligations des chemins de fer entre eux pour le cas où le transport se ferait avec le concours de compagnies qui n'ont pas de relations contractuelles et que l'accord ne s'établirait pas par le libre consentement des parties. Dès à présent le projet de convention est interprété en sens divers. Il importe d'écarter cette incertitude. Quant à l'orateur lui-même, il lui paraît certain qu'à défaut d'une disposition spéciale on devra interpréter la Convention en ce sens que les chemins de fer seront obligés de remettre la marchandise sans paiement préalable. Mais imposer cette obligation lui paraît contraire à l'équité. Ce n'est pas à celui qui se dessaisit de la marchandise à donner crédit à celui qui aura une sûreté dans la possession du gage commun. L'insertion d'une disposition expresse et conforme à l'équité contribuera à faire adopter le principe de l'association forcée.

M. Herich pense que la Commission internationale qui devra être instituée donnera les garanties que l'amendement de M. Pynappel cherche à réaliser.

M. Lejeune préfère qu'il ne soit rien dit au sujet de cette question dans la Convention mais si l'on s'explique là-dessus il se range à la décision proposée par M. Pynappel.

M. de Seigneux fait remarquer que la Convention est basée sur le droit pour tout expéditeur de faire transporter ses marchandises sans rupture de charge et sans interruption. Or il est difficile de savoir en lisant l'amendement de M. Pynappel s'il entend donner au chemin de fer le droit de retenir la marchandise jusqu'à parfait remboursement ou si en tout cas la marchandise devra voyager malgré la réclamation. En conséquence M. de Seigneux prie M. Pynappel de répondre d'une manière catégorique à la question. S'il est d'opinion que la marchandise ne sera pas retenue, il faut le dire tout au moins, et dans ce cas seulement l'orateur proposerait le sous-amendement suivant à ajouter à la proposition de M. Pynappel:

»Le droit de se faire rembourser immédiatement les frais antérieurs ne doit en aucun cas permettre au demandeur de retenir la marchandise jusqu'à entier remboursement, en ce sens que le transport ne doit jamais être interrompu.«

M. Pynappel ne peut se ranger au sous-amendement de M. de Seigneux, mais il observe d'abord que le droit de ne pas remettre la marchandise ne préjudiciera en rien au droit du destinataire, et en second lieu que le chemin de fer, qui en dernier ressort devra payer les dommages-intérêts, se gardera bien de refuser le paiement du prix de transport. Il suffira de bien définir les droits de tout le monde pour les voir respecter.

A la votation l'amendement de M. Pynappel est repoussé par 7 voix contre celles de la Belgique, des Pays-Bas et de la Russie.

A la suite de ce vote le sous-amendement de M. de Seigneux tombe également. Monsieur Lejeune déclare qu'il n'a voté pour l'amendement Pynappel qu'en vue de ce sous-amendement, dont il approuve les dispositions.

A l'art. 12*d* M. Pynappel propose l'amendement suivant:

»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après recouvrement des créances mentionnées à l'art. 12*a*, de payer aux chemins de fer précédents leur part de ces créances. Il y est également tenu, s'il délivre la marchandise sans recouvrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire.

»A défaut de stipulations contraires, le paiement se fera de manière que chaque chemin de fer paie à celui qui le précède immédiatement le total qui est dû aux précédents.

»Les chemins de fer ont pour leurs créances entre eux résultant du transport pendant les six derniers mois un privilége général qui cependant ne pourra s'exercer qu'après les hypothèques, les droits de gage et les autres priviléges du pays.«

M. Steinbach observe que, d'après les développements donnés par M. Pynappel, l'amendement qu'il propose se compose de trois parties. La seconde a été expressément proposée pour le cas où son amendement à l'art. 8 serait rejeté. La Commission propose d'adopter les alinéas 1er et 3me, et de rejeter l'alinéa second par les mêmes raisons qui ont déjà fait rejeter l'amendement présenté à l'art. 8. La rédaction actuelle de l'art. 12*d* serait ainsi complétement supprimée et remplacée par les alinéas 1er et 3me de l'amendement. Tandis que la Commission a été unanime sur les alinéas 1er et 2me, elle s'est divisée en majorité et minorité au sujet du 3me. La majorité a estimé que la proposition de M. Pynappel était équitable et que la rédaction en était formulée de façon à ne pas toucher au droit de gage mobilier. La disposition proposée existe déjà dès 1873 en Autriche et en Hongrie.

M. Meyer déclare que l'alinéa 3me est absolument inacceptable pour l'Allemagne qui ne connaît plus de priviléges généraux et ne saurait les rétablir.

M. Steinbach réplique qu'en Autriche-Hongrie le privilége général n'est pas non plus établi par le Code civil, mais que les particularités du droit des chemins de fer ont nécessité cette institution.

M. de Seigneux combat l'amendement qui lui paraît contraire au droit français en ce que la loi seulement peut donner un privilége général. Il ne s'accorde pas non plus avec l'art. 2095 du Code Napoléon.

M. Pynappel répondant aux objections qui ont été faites à son amendement fait observer que non-seulement le même motif qui a fait adopter le privilége du voiturier milite en faveur de celui-ci, mais que c'est encore un tempérament de l'obligation imposée en dehors du contrat ou du fait de la personne obligée. La nouveauté de ce droit ne peut épouvanter ceux qui ne craignent pas d'introduire une obligation tout à

fait nouvelle. Du reste l'orateur, pour ne soulever aucune difficulté provenant de la législation d'un des Etats contractants, n'a voulu donner qu'une préférence sur les créanciers chirographaires.

A la votation, qui ne porte que sur l'alinéa 3me de l'amendement, 5 voix (Autriche, Hongrie, Belgique, Italie et Pays-Bas) se prononcent pour cet alinéa, et les 5 autres contre.

L'alinéa 1er est adopté sans discussion; l'alinéa second a été retiré.

La séance est levée à 6 heures.

Les Secrétaires:
Farner. *G. de Seigneux.*

XIVme Séance.

Dimanche 2 juin 1878, à 1 heure du soir.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

Art. 27*a*, 27*b* et 27*c*.

Adoptés sans discussion.

Art. 29.

M. Gerstner expose que deux changements ont été apportés à cet article; l'un mettant en harmonie le n° 3 avec une décision prise par la Conférence; l'autre concernant le n° 4, à propos duquel en premier débat 5 voix s'étaient prononcées pour le projet allemand et autant pour la proposition de M. de Seigneux. La nouvelle rédaction a d'une part maintenu le projet allemand en ce sens que la constatation du dommage doit être requise aussitôt après la découverte du dommage; d'autre part elle a réduit à 10 jours le délai pour intenter l'action.

M. Kilény demande qu'on revienne au délai de 42 jours, celui de 10 jours étant évidemment trop court.

M. de Seigneux explique qu'on s'est arrêté au chiffre de 10 jours, afin de protéger les chemins de fer qui doivent pourtant savoir une fois quand leur responsabilité cesse.

M. Fick combat la réduction du délai, d'autant plus qu'il n'est pas permis au destinataire de se réserver la faculté de faire valoir ses droits lors de la découverte postérieure d'un dommage.

M. Gerstner observe qu'il n'y a qu'un délai, celui de 10 jours, pour intenter l'action; il n'est pas exact de dire que ce délai s'applique aussi à la demande en constatation du dommage. Celle-ci doit se faire immédiatement après la découverte.

Messieurs Pynappel et Steinbach appuient le délai de 10 jours. Ce délai est amplement suffisant, surtout si l'on considère que précédemment on voulait exiger que la constatation du dommage se fît dans les 48 heures dès la réception de la marchandise.

M. Leibfried demande qu'il soit dit expressément que le délai de 10 jours s'applique aussi à la constatation du dommage.

A la votation le nouveau projet de la Commission est d'abord mis

en opposition avec la proposition de M. Fick et adopté par 8 voix contre 2 (Hongrie et Suisse).

Le principe que le dommage doit être constaté immédiatement après sa découverte est maintenu par 7 voix contre 3 (Hongrie, Luxembourg et Suisse).

Après une proposition de M. Pollanetz tendant à fixer le délai à 15 jours au lieu de 10, proposition qui n'est pas adoptée, la Conférence admet le projet de la Commission.

Art. 30.

Adopté sans changements.

Art. 31.

Adopté avec un changement de rédaction, proposé par M. Gola.

Art. 32.

A propos d'une question qui lui est adressée, M. Gerstner explique que les mots reine Fracht employés au texte allemand désignent le prix de transport fixé par le tarif, c'est-à-dire la taxe d'expédition et la taxe kilométrique, non compris les frais accessoires (pour pesage, chargement, etc.). Il sera fait mention expresse de cette explication au procès-verbal.

Art. 33 et 34.

Adoptés.

Art. 34*a*.

M. Pynappel propose de rédiger la fin de l'art. 34*a* comme suit: »pourvu que les administrations à actionner par voie de recours aient été averties par dépêche télégraphique dans les 24 heures dès la demande principale et que l'assignation elle-même leur ait été dénoncée par lettre chargée dans les 48 heures.«

On veut atteindre un double but: faire du jugement intervenu dans la cause principale la base du jugement en recours, et donner aux parties intéressées dans la cause en recours l'occasion d'intervenir dans la cause principale. Si l'on manquait l'un ou l'autre de ces deux buts, on serait injuste soit envers le chemin de fer défendeur dans la cause principale (qui pourrait être condamné pour le fait d'autrui, sans avoir la certitude que ce fait sera considéré de la même manière dans le procès en recours), soit envers les chemins de fer défendeurs dans la cause en recours (qui seraient obligés de se soumettre à l'appréciation du premier juge sans avoir eu l'occasion de lui faire connaître leurs moyens de défense). Or il n'y a qu'un seul moyen pour atteindre ce double but, c'est que la communication de l'action principale se fasse de la manière la plus prompte possible. L'orateur a donc proposé un avertissement immédiat par dépêche télégraphique et la dénonciation de la citation dans les 48 heures par lettre chargée, comme cela ce fait en Belgique depuis longtemps pour les significations faites à des étrangers.

M. Villa propose de supprimer l'art. 34*a*, la dénonciation d'instance devant nécessairement faire traîner les procès en longueur, surtout là où, comme en Italie, les délais accordés aux étrangers sont toujours très longs.

M. Leibfried combat les deux propositions de Messieurs Pynappel et Villa.

M. Fick combat également ces deux amendements, mais propose de dire:

»pourvu que l'assignation . . . . . recours, et assez à temps pour que celles-ci, etc.«

M. de Seigneux croit que la Conférence ferait bien de borner son travail à régler les droits des expéditeurs ou destinataires contre les chemins de fer, sans s'occuper des recours entre Compagnies.

M. Lejeune estime que le juge sera toujours libre de voir si l'art. 34 *a* doit être appliqué ou non, et que les mots »pourvu que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès« suffisent parfaitement.

M. Villa, retirant la proposition qu'il avait faite d'abord de supprimer l'art. 34*a*, propose d'y faire l'adjonction suivante:

»Le juge saisi de l'action principale fixera selon les circonstances de fait les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.«

M. Pynappel, tout en adoptant l'amendement ci-dessus, observe que, si les assignations se font par voie diplomatique, elles entraîneront des délais très longs. Il importe donc qu'elles puissent aussi se faire d'une autre manière, par exemple d'après les formes qui existent en Belgique.

L'amendement de M. Villa est adopté par 6 voix contre 4 (Allemagne, France, Russie et Suisse). La rédaction de l'art. 34*a* est ainsi définitivement fixée.

Art. 34*b*.

Adopté.

Art. 34*c*.

Sur la proposition de M. Lejeune cet article sera rédigé comme suit dans le texte français:

»Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.«

Art. 36 et 36*a*.

Adoptés.

Art. 37.

M. Meyer propose la rédaction suivante pour le second alinéa:

» . . . . lorsqu'il s'agit de constater l'existence ou l'étendue du dommage.«

L'article est adopté avec cette modification.

Art. 38.

Adopté.

M. Fick demande ensuite qu'on revienne sur l'art. 21 et qu'on en rédige comme suit le prémier alinéa:

»Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé dans les tarifs, mais seulement sous les conditions suivantes:

Ensuite de cette modification l'art. 2*f* devrait être rédigé de la manière suivante:«

»La déclaration de valeur, si l'expéditeur demande l'application du tarif spécial prévu à l'art. 21.«

M. Meyer appuie cette rédaction comme étant préférable à celle adoptée précédemment.

M. Lejeune trouve au contraire qu'elle va à l'encontre de la décision prise auparavant.

Sur la proposition de M. Herich la discussion de l'amendement proposé par M. Fick est ajournée à la troisième lecture du projet.

L'ordre du jour appelle ensuite la discussion sur le projet d'une convention concernant l'institution d'une Commission internationale, projet qui a été élaboré par la Commission III. La Conférence décide que cette discussion aura lieu paragraphe par paragraphe.

§ 1.

Adopté.

§ 2.

Sur la demande de M. Gerstner les divers alinéas de ce paragraphe sont discutés séparément.

Alinéa 1er. — Adopté.

M. Gerstner propose ensuite l'adjonction suivante, qui formerait l'alinéa 2me:

»Cette Commission aura à s'occuper en outre de la question de savoir si, pour le but indiqué, il serait utile de préparer des arrangements particuliers concernant l'exploitation et le service.«

M. Mongenast combat cet amendement; il serait dangereux de soumettre des questions techniques à une Commission composée de jurisconsultes.

A la votation l'adjonction proposée par M. Gerstner est adoptée par 6 voix (Allemagne, Autriche, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) contre 4.

Alinéas 2 et 3. — Adoptés.

§ 3.

A la suite d'une observation de M. Saloff, la Conférence décide de constater au procès-verbal que dans son opinion chaque Etat contractant a le droit de nommer un suppléant en cas d'empêchement de l'un des deux délégués qu'il envoie à la Commission.

M. Gerstner propose de choisir au lieu du mois de Septembre le mois de Mai.

Cette proposition est adoptée par 6 voix contre 4 (Autriche, Belgique, France et Italie).

M. Herich propose en outre de remplacer les mots Etats contractants par Etats participants à la convention, mais par 9 voix contre une (Hongrie) le projet de la Commission est maintenu.

La séance est levée à 6 heures.

Les Secrétaires:
Farner. G. de Seigneux.

XVme Séance.

Lundi 3 juin 1878, à 9 heures du matin.

Présidence: le matin de M. le Conseiller Meyer.
le soir de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

La discussion continue sur le projet concernant l'institution d'une Commission internationale.

§§ 4 et 5.

Adoptés sans discussion.

§ 6.

M. Steinbach observe que la raison qui a engagé la Commission à prévoir un siége permanent pour le bureau central, c'est qu'elle s'est convaincue qu'il n'était guère possible de transporter chaque année tous les documents d'une ville à l'autre.

§§ 6, 7, 8 et 9.

Adoptés.

§ 10.

Les amendements suivants sont proposés à ce paragraphe:

1⁰ par M. Pynappel:

a) à l'alinéa 1er d'ajouter après la Commission les mots: »ou, si elle n'est pas réunie, l'Etat dirigeant«;

b) à l'alinéa 3me, de remplacer les mots: »cet Etat aura le droit de s'y opposer à charge de faire connaître«, etc. par ceux-ci:

»Cet Etat aura le droit de s'y opposer, à charge de se porter garant pour le chemin de fer en cause. Il fera connaître, etc.«

2⁰ par M. Lejeune:

a) à l'art. 1er de dire »l'Etat dirigeant« au lieu de »la Commission.«

b) d'ajouter à l'alinéa 3me:

»L'Etat qui fera usage de ce droit d'opposition s'engagera par le fait à garantir les chemins de fer intéressés contre tout préjudice à résulter de la continuation des relations de service international avec le chemin de fer en cause.«

3⁰ par M. Leibfried:

de remplacer le second membre de phrase de l'alinéa 3me par ces mots:

»La décision ne pourra être publiée qu'un mois après cette notification.«

Une assez longue discussion s'engage sur ces amendements. Dans le cours de celle-ci M. Pynappel déclare retirer ses amendements au profit de ceux proposés par M. Lejeune.

Le premier amendement de M. Pynappel et Lejeune est adopté à l'unanimité.

Il est ensuite procédé à la votation sur les autres amendements:

1⁰ Amendement de M. Leibfried:

Les voix de Belgique, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse se pro-

noncent pour et celles de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la France et de la Russie contre cet amendement.

2⁰ Amendement de M. Lejeune:

Cet amendement réunit les voix de la Belgique, de l'Italie, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse contre celles de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la France et du Luxembourg.

3⁰ Propositions de la Commission:

L'Allemagne, l'Autriche, la Hongrie, la France et la Suisse adoptent ces propositions; la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et la Russie les rejettent.

Toutes les votations ci-dessus ayant donné 5 voix pour l'affirmative et 5 pour la négative, M. le Président constate qu'en premier débat la Conférence n'a pu prendre de décision sur le § 10.

§§ 11 et 12.

Adoptés.

Le formulaire d'une lettre de voiture internationale présenté par M. Pynappel au nom de la Commission II est adopté.

L'amendement proposé par M. Fick à l'art. 21 dans la 14e séance est adopté en principe.

Il est ensuite passé à la seconde lecture du projet concernant l'institution d'une commission internationale. Ce projet est adopté dans la rédaction qu'il a reçue en premier débat, sauf les observations et changements suivants:

1⁰ M. Gerstner, au nom de la délégation allemande, déclare retirer l'amendement qu'il a proposé et qui a été adopté à la 14e séance au sujet du § 2.

2⁰ A propos du § 9 il est constaté au procès-verbal que les mots simple majorité sont équivalents à ceux de mojorité absolue.

3⁰ Au § 10, alinéa 1er on ajoute les mots »au nom de la Commission« après ceux-ci »Etat dirigeant.«

4⁰ Sur la proposition de M. Villa l'alinéa 3me est rédigé comme suit:

»La décision de la Commission sera notifiée à l'Etat au territoire duquel appartiendra le chemin de fer en cause. Cet Etat aura le droit de faire opposition dans le délai d'un mois à dater de la notification et en faisant connaître en même temps les moyens qu'il propose pour sauvegarder les intérêts des autres chemins de fer. Dans ce cas la décision ne sera pas publiée.«

Une proposition M. Marbeau, tendant à supprimer les deux derniers alinéas de ce paragraphe et à ne pas trancher pour le moment la question qui y est traitée, est repoussée.

Les deux amendements suivants sont encore proposés au projet de traité principal:

1⁰ M. Mersch propose, à l'art. 27, d'en rédiger le commencement comme suit:

»En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison« et de remplacer conformément dans le second alinéa les mots »cinq jours« par »un quart du délai de livraison.«

Cette proposition et adoptée par 8 voix contre 2 (Allemagne et Suisse).

2⁰ M. Gerstner propose à l'art. 16, avant-dernier alinéa, de rétablir la rédaction proposée en second débat par la Commission I.

Cette proposition est adoptée en principe.

Le procès-verbal de la VIe séance est soumis à la Conférence et adopté.

M. le Président annonce que, vu la prochaine clôture des débats, il ne sera pas possible à la Conférence d'approuver les procès-verbaux définitifs de la septième séance et suivantes. Il propose d'autoriser la Commission chargée de contrôler les procès-verbaux à approuver les procès-verbaux non encore terminés. La Conférence adopte cette proposition.

La séance est levée à $5^1/_2$ heures.

Les Secrétaires:
Farner. G. de Seigneux.

XVIme Séance.

Mardi 4 Juin 1878, à 11 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral J. Heer.

I.

Le projet de Convention concernant l'institution d'une Commission internationale est adopté en troisième débat, paragraphe par paragraphe, avec cette observation que partout où il est parlé de la Commission, il s'agit de la Commission internationale.

II.

La Conférence adopte de même, en troisième débat, les divers paragraphes du projet de règlement d'exécution pour les transports internationaux.

Au § 2 le mot marchandise est remplacé par objet. Il est du reste entendu que partout où les conventions et autres documents parlent de marchandises, ce mot s'applique à tous les objets de transport.

Sur la proposition de M. Villa, l'annexe I est modifiée en ce sens que »le soufre non emballé« sera rangé dans la catégorie des objets qui

ne sont admis au transport que sous certaines conditions et devra être transporté en wagons en coulisses.

III.

La discussion appelle ensuite le troisième débat du projet de Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins de fer.

A l'ouverture de la troisième lecture la délégation française rappelle les réserves expresses qu'elle a cru devoir faire à plusieurs reprises au cours de la discussion, au sujet de la portée des avis qu'elle a été invitée à émettre sur chaque article. Ces avis sont essentiellement personnels et ne peuvent en aucune façon préjuger les résolutions ultérieures du gouvernement.

La Conférence prend acte de cette déclaration en constatant que toutes les délégations sont dans les mêmes positions.

Le projet est lu article par article et il n'est fait d'observations qu'aux articles suivants:

A l'article 5 on constate que la Convention ne s'appliquera pas aux chemins de fer d'intérêt local ni aux lignes secondaires.

A propos de l'article 22, que la Commission I propose d'ajouter au projet, la discussion qu'a soulevée en seconde lecture la suppression de l'art. 12 *c*, est renouvelée.

M. de Savigny donne lecture de l'art. 19 des règles à suivre des Compagnies françaises, qui contiennent des dispositions qu'il conviendrait peut-être d'adopter dans la Convention.

M. de Seigneux propose l'amendement suivant:

»En ce qui concerne le règlement des frais de transport entre les chemins de fer ayant concouru au transport, et si la vente de la marchandise a eu lieu pour le compte commun des chemins de fer, le produit de cette vente sera appliqué proportionnellement et jusqu'à due concurrence aux débours faits par le chemin de fer. Ce prélèvement fait et dans le cas où tout recours contre l'expéditeur ou le destinataire serait impossible, si le solde ne couvre pas les frais de transport, le déficit se partage entre les compagnies aux prorata des taxes revenant à chacune d'elles.«

La Conférence étant d'avis qu'il est impossible d'approfondir ce sujet en troisième débat, se borne à relater les opinions émises dans le procès-verbal. L'article est adopté par huit voix contre deux (Belgique et Pays-Bas).

L'article 35 est adopté tel qu'il est rédigé en dernier lieu par M. Fick.

La discussion du projet étant ainsi terminée, M. le Président clot les débats en prononçant le discours suivant:

»Nous sommes arrivés à la fin de nos trauvaux. C'est avec une satisfaction sincère que je constate que nous ne nous sommes pas réunis en vain. Lors même que le travail que nous venons d'achever n'est encore qu'un projet, et bien qu'il ne nous soit pas permis de dire que le vaisseau

est entré au port, le simple fait que sur cette matière les délégués envoyés à la Conférence par tant de grands Etats ont pu arriver à une conviction commune, constitue déjà un succès qui n'est point à mépriser. Cela me paraît être une garantie que ceux-là aussi qui auront à décider du travail que nous avons élaboré ici pourront y trouver une base convenable pour tenter de nouveaux efforts. Quel que soit d'ailleurs le sort définitif de notre ouvrage, il y a une chose que la Conférence ici réunie peut en tous cas revendiquer pour elle: c'est qu'elle a mis tous ses efforts et toute sa bonne volonté à résoudre la tâche si difficile qui lui incombait; sans vouloir se glorifier, je crois qu'elle peut dire que rarement une réunion semblable a imposé à ses membres une plus forte somme de travail. Oui, j'ai souvent eu cette impression que ceux de Messieurs les délégués qui faisaient partie des commissions (et à la fin presque tous étaient de ce nombre) ont dû dépenser leurs forces d'une manière telle qu'elle dépassait presque les bornes de ce qu'on peut demander raisonnablement. Puisse tant de travail trouver sa récompense non pas seulement dans la conscience du devoir accompli, mais aussi dans le succès de l'entreprise et dans ce profond sentiment de joie qui anime quiconque a contribué à une belle et grande oeuvre dont les effets bienfaisants se font sentir au loin!

»A vous tous, Messieurs, je vous présente mes remercîments personnels pour l'amabilité et la bienveillance dont vous n'avez cessé de faire preuve pendant toute la durée de nos travaux. Je ne vous suis pas moins reconnaissant de votre zèle et de votre activité infatigables au nom du principe lui-même. Puissiez-vous garder un bon souvenir de ces trois semaines que vous avez passées à Berne, et pendant lesquelles, des occupations laborieuses absorbant presque tout votre temps, nous n'avons pu faire que bien peu pour vous entretenir et pour vous recréer. Quant à moi, l'insigne honneur d'avoir être appelé à présider une telle réunion restera toute ma vie durant un de mes souvenirs les plus fiers et en même temps les plus chers; et je vous demande seulement de bien vouloir de temps en temps vous souvenir aussi de moi.

»Et maintenant, Messieurs, je clos cette Conférence, comme je l'ai ouverte, plein d'espérance et avec la confiance plus grande que jamais que le rélultat définitif sera conforme à nos voeux. C'est dans cet espoir que je vous souhaite à vous tous un heureux retour dans vos foyers.«

M. le vice-président Meyer remercie M. le Président et le Conseil fédéral suisse de l'hospitalité si cordiale que la Conférence a trouvée à Berne. La Suisse, en prenant l'initiative de la réunion de la Conférence chargée de réglementer d'une manière uniforme le droit de transport international a bien mérité du commerce. M. le vice-Président exprime à M. le Président la vive gratitude de la Conférence pour la manière destinguée et remarquable avec laquelle il a dirigé les débats; elle n'a pas été sans beaucoup contribuer à l'heureux résultat qui a couronné les délibérations de la Conférence.

M. de Savigny, vice-président de la Conférence s'associe de tout coeur aux paroles que l'honorable Dr. Meyer vient de prononcer.

La délégation française conservera précieusement le souvenir des

relations sympathiques et cordiales qui se sont établies entre tous les membres de la Conférence, de la généreuse hospitalité de la Confédération helvétique et du talent remarquable avec lequel M. le Président a dirigé ces débats.

Que M. le Conseiller fédéral Heer, qui a consacré si largement et de si bonne grâce à la direction des travaux de la Conférence un temps précieux pour le pays qu'il sert avec tant de distinction et de dévouement et dont la science si complète a jeté tant de lumières sur les délibérations, veuille bien recevoir ici l'hommage de la vive reconnaissance de l'Assemblée.

M. de Savigny croit se faire l'interprète des sentiments qui animent toutes les délégations en priant Messieurs les secrétaires, dont le zèle et l'intelligence ont mérité tous les éloges, de consigner au procès-verbal l'expression unanime de ces sentiments de profonde gratitude.

La séance est levée à $6^1/_2$ heures.

Les Secrétaires:

Farner. *G. de Seigneux.*

Les procès-verbaux VII à XVI qui à cause de la clôture des délibérations n'ont pu être approuvés par la Conférence elle-même, mais dans lesquels on a pris note des observations présentées par quelques membres, sont approuvés en manuscrit par la Commission nommée à cet effet.

Berne, 6 Juin 1878.

M. J. Pynappel.
von der Leyen.
W. Leibfried.

Deuxième Conférence.

Etat des membres de la deuxième Conférence relative au droit international en matière de transports par chemins de fer.

Allemagne.

Mr. le Dr. Meyer, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial de Justice, vice-président de la Conférence.

» le Dr. Gerstner, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial des chemins de fer.

» Rutz, Conseiller et Fiscal, Membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

Autriche-Hongrie.

Autriche:

Mr. le Dr. Emile Lange de Burgenkron, Inspecteur supérieur à l'Inspection générale des chemins de fer autrichiens.

Mr. le Dr. Steinbach, Conseiller de section au Ministère I. R. de Justice.

Hongrie:

Mr. Kilényi, Conseiller de section au Ministère hongrois des voies et communications.

» le Dr. Herich, Conseiller de section au Ministère hongrois du Commerce.

Belgique.

Mr. Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

France.

Mr. George, Sénateur, Conseiller Maître de la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer, vice-président de la Conférence.

» Charles Baum, Ingénieur des ponts et chaussées.

» Durbach, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (expert attaché à la délégation).

Italie.

Mr. le Commandeur A. Thomas Villa, ancien Ministre de Grâce et Justice, vice-président de la Conférence.

» le chevalier Josef Gola, avocat, Chef du bureau légal à Turin des chemins de fer de la Haute-Italie.

» le chevalier Charles Valenziani, avocat, Conseiller de la compagnie des chemins de fer romains.

» le chevalier Auguste Sassi, Chef du Bureau commercial de la compagnie des chemins de fer méridionaux.

} Experts attachés à la délégation.

Luxembourg.

Mr. Leibfried, Avocat, à Luxembourg.

Pays-Bas.

Mr. T. M. C. Asser, Conseiller au Département des Affaires étrangères, Professeur en droit.

» le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, Chef de la division du service général de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Russie.

Mr. Kolessow, Conseiller privé, Membre du Conseil du Ministère des Finances, Membre du Conseil de la Grande Société des chemins de fer russes.

» Peters, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration du chemin de fer Moscou-Brest.

» Perl, Chef de Division de la Grande Société des chemins de fer russes, Directeur gérant de l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer.

Suisse.

Mr. S. Bavier, Membre du Conseil fédéral, Chef du Département des postes et des chemins de fer, Président de la Conférence.

Mr. le Dr. J. J. Vischer, Président du Comité de direction du chemin de fer Central suisse.
» G. de Seigneux, Avocat consultant, à Genève.
} Experts attachés à la délégation.

Secrétaires de la conférence :

Mr. Farner, Secrétaire du Département fédéral des chemins de fer.
» Vogt, Secrétaire du Département de Justice et Police du Canton de Genève.

Ière Séance.

Mercredi 21 Septembre 1881, à 10 heures du matin.

M. le Conseiller fédéral Bavier déclare la séance ouverte et prononce le discours suivant :

Messieurs !

J'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue à Berne et de vous exprimer en même temps, à l'adresse des hauts Gouvernements que vous représentez, les plus vifs remercîments du Conseil fédéral suisse pour l'empressement avec lequel vous avez répondu à notre convocation aux Conférences qui s'ouvrent aujourd'hui en vue de l'établissement d'un droit international en matière de transports par chemins de fer.

Il y a plus de trois ans qu'avaient lieu, dans cette même salle, les premiers débats au sujet de cette affaire d'une si haute importance. La plupart d'entre vous y assistaient. Dès lors, le magistrat distingué, qui avait été appelé à diriger les délibérations de 1878, nous a été enlevé par la mort, et je suis persuadé qu'avec moi vous ressentez profondément cette grande perte et que vous conserverez du défunt un souvenir durable et reconnaissant.

Tous, Messieurs, nous nous rencontrons ici animés du désir d'achever l'oeuvre commencée. Toutefois, nous ne saurions méconnaître les grandes difficultés qui s'opposent à une entente complète. En effet, la récapitulation, que vous avez sous les yeux, des multiples propositions modificatives qui ont été formulées à l'endroit du projet de 1878, vous démontre qu'il existe encore bon nombre de divergences. Quoiqu'il en soit, nous nous efforcerons sérieusement à les aplanir, et je ne doute point que nous ne puissions compter sur un résultat favorable si, dans nos discussions, nous ne perdons jamais de vue le grand but qui nous réunit. Mais, pour parvenir à un accord parfait, il sera nécessaire de s'appuyer mutuellement, soit par une condescendance réciproque, soit en faisant l'abandon de voeux spéciaux, bien que fondés en eux-mêmes, du moment qu'ils sont contraires à l'intérêt général, soit enfin, en subordonnant tous les points de vue particularistes aux prétentions légitimes de la majorité.

Nous nous sentons particulièrement honorés et obligés de ce que, cette fois aussi, vous avez choisi la Suisse comme siége de vos délibéra-

tions et qu'il nous soit ainsi dévolu d'être en quelque sorte le quartier général d'où une campagne destinée à étendre à tous les Etats limitrophes ses conquêtes salutaires dans le domaine des relations internationales a son point de départ. En effet, notre pays, qui, grâce à sa situation géographique, constitue le point d'intersection de plusieurs lignes de transit importantes, se prête d'une façon tout à fait spéciale à remplir ce rôle.

Je prends la liberté de vous proposer d'adopter le projet de l'année 1878 comme base de nos délibérations et, en désirant sincèrement qu'elles conduisent vers le but auquel nous aspirons, je déclare ouverte la présente Conférence.

Il est procédé à l'appel nominal de MM. les délégués. Sont présents :

Allemagne.

Mr. le Dr. Meyer, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial de Justice, vice-président de la Conférence.

» le Dr. Gerstner, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial des chemins de fer.

» Rutz, Conseiller et Fiscal, Membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

Autriche-Hongrie.

Autriche:

Mr. le Dr. Steinbach, Conseiller de section au Ministère I. R. de Justice.

Hongrie:

Mr. le Dr. Kilényi, Conseiller de section au Ministère hongrois des voies et communications.

Belgique.

Mr. Lejeune, Avocat du Ministère des Travaux publics.

France.

Mr. George, Sénateur, Conseiller Maître de la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer, vice-président de la Conférence.

» Charles Baum, Ingénieur des ponts et chaussées.

» Durbach, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est (expert attaché à la délégation).

Italie.

Mr. le Commandeur A. Thomas Villa, ancien Ministre de Grâce et Justice, vice-président de la Conférence.

» le chevalier Josef Gola, avocat, Chef du bureau légal de Turin des chemins de fer de la Haute-Italie.

» le chevalier Charles Valenziani, avocat, Conseiller de la compagnie des chemins de fer romains.

» le chevalier Auguste Sassi, Chef du Bureau commercial de la compagnie des chemins de fer méridionaux.

Luxembourg.

Mr. Leibfried, Avocat, à Luxembourg.

Pays-Bas.

Mr. T. M. C. Asser, Conseiller au Département des Affaires étrangères, Professeur en droit.

» le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, Chef de la division du service général de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Russie.

Mr. Kolessow, Conseiller privé, Membre du Conseil du Ministère des finances, Membre du Conseil à la Grande Société des chemins de fer russes.

» Peters, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration du chemin de fer Moscou-Brest.

» Perl, Chef de division de la Grande Société des chemins de fer russes, Directeur gérant de l'Union russe pour les relations internationales des chemins de fer.

Suisse.

Mr. S. Bavier, Membre du Conseil fédéral, Chef du Département des postes et des chemins de fer, Président de la Conférence.

» le Dr. J. J. Vischer, Président du Comité de direction du chemin de fer Central suisse

» G. de Seigneux, Avocat consultant, à Genève.

M. le Conseiller fédéral Bavier soumet en premier lieu à la Conférence le

Projet de règlement pour les délibérations

qu'a élaboré la délégation suisse.

La Conférence adopte ce règlement, après qu'il a été donné lecture de chacun des articles. Il est ainsi conçu :

Art. 1er.

La Conférence se constitute en procédant à la nomination d'un président et de trois vice-présidents.

Le Conseil fédéral suisse a déjà désigné à l'avance le secrétariat, sous réserve d'approbation de la part de la Conférence.

Art. 2.

La Conférence base ses délibérations sur les projets de convention élaborés en 1878.

Les propositions modificatives, fussent-elles même contenues dans les préavis respectifs des divers gouvernements, ne sont prises en considération et discutées, que si elles sont exposées et motivées verbalement par les délégués présents. Le droit de présenter des motions est d'ailleurs libre sous tous les rapports.

La Conférence se réserve d'instituer, chaque fois qu'elle le jugera nécessaire, des commissions spéciales pour l'étude de certaines propositions et questions.

Art. 3.

En tant qu'il n'en est pas décidé autrement, les séances commencent à 9 heures du matin et durent jusqu'à 1 heure de l'après-midi. Il demeure réservé à la Conférence d'organiser aussi des séances de relevée.

Chaque membre doit demander la parole au président.

Art. 4.

Les propositions qui sont faites au sein de la Conférence doivent être déposées par écrit en mains du bureau.

Les personnes adjointes aux délégués en qualité d'experts ont également le droit de formuler des propositions.

Art. 5.

Dans la discussion, chaque membre de la Conférence doit s'exprimer en allemand ou en français.

Sur demande, un résumé de chaque discours prononcé est donné, par le traducteur ad hoc, dans la langue qui n'a pas été employée par l'orateur.

Les propositions, de même que les résumés dont le président fait précéder les votations, seront en tout cas traduits.

Les procès-verbaux des séances plénières sont rédigés dans les deux langues et doivent être distribués aux membres de la Conférence dans la matinée du lendemain de la séance respective. L'approbation en a lieu dans la première séance qui suit le jour de cette distribution.

Art. 6.

Les votations ont lieu à l'appel nominal et par délégation, l'Autriche et la Hongrie comptant pour deux délégations distinctes.

Les propositions en faveur desquelles se prononce la majorité des délégations formeront la base de la Convention définitive. Il est procédé aux votations jusqu'à ce que l'une des propositions en présence ait obtenu la majorité obsolue. Lorsqu'il y a égalité de suffrages en faveur de deux propositions opposées, il appartient à l'Etat chargé de la présidence de départager les voix.

Art. 7.

Le procès-verbal donne une image aussi succincte que possible des délibérations. Il relate toutes les propositions formulées dans le cours de la discussion, avec le résultat des votations; il donne, en outre, un résumé sommaire des arguments présentés.

Art. 8.

La convention qui résultera des délibérations sera communiquée aux gouvernements des Etats représentés au sein de la Conférence. La ratification des conventions en la forme diplomatique aura lieu plus tard par les soins de fondés de pouvoir dûment accrédités.

A propos de l'article 8, la délégation des Pays-Bas fait observer qu'elle a obtenu l'autorisation royale de signer la convention qui sera

adoptée par la Conférence, sur la base du projet de 1878 et sauf ratification.

La délégation russe fait savoir qu'elle n'a pas reçu, à cet effet, l'autorisation nécessaire.

Les autres délégations n'ont fait aucune observation.

La Conférence procède ensuite à la nomination des membres du Bureau.

Sur la proposition de M. le Conseiller intime Dr. Meyer, M. le Conseiller fédéral Bavier est nommé Président par acclamation.

M. le Conseiller fédéral déclare accepter sa nomination avec remercîments et propose, en exécution de l'article 1er du Règlement, de nommer vice-Présidents: Messieurs Meyer, Dr., Conseiller intime; George, Sénateur, et Villa, Commandeur. Ces choix sont approuvés.

Messieurs Farner et Vogt, proposés par le Conseil fédéral suisse, sont nommés Secrétaires de la Conférence.

M. le Président consulte la Conférence pour savoir si elle entend procéder à la discussion du projet de convention de 1878 article par article ou traiter d'abord les questions les plus importantes et les plus contestées.

Sur la proposition de M. le Dr. Meyer, qu'appuie M. le Sénateur George, la Conférence se prononce pour la discussion par article.

La Conférence n'étant pas au complet, il est fait la proposition de lever la séance; mais il est décidé, conformément à l'avis de M. le Président, de passer à la discussion de l'article 1er, lequel pourrait, cas échéant, donner lieu à la nomination d'une Commission.

Adopté.

Il est donné lecture de l'article 1er:

»La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre sur la base d'une lettre de voiture directe.

»Les dispositions à prendre, d'accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la Convention elle-même.«

M. le Dr. Gerstner fait observer, personne ne demandant la parole, que, lors de la 16me séance de la Conférence de 1878, il a été inséré au procès-verbal que la Convention ne s'appliquerait ni aux chemins de fer d'intérêt local ni aux lignes secondaires, sans que cette réserve fut formellement exprimée dans le texte même de la Convention. Il importe de savoir quelle situation est faite à ces lignes dites secondaires. La délégation allemande estime qu'en principe, il n'y a pas lieu d'exclure les réseaux secondaires. Il s'agit moins de poser une question de principe que de tenir compte de ce qui existe, car il y a des lignes secondaires qui servent au transport international. Il propose de renvoyer l'examen de cette question à une Commission.

Messieurs Perl et George se prononcent dans le même sens. Ce dernier demande s'il est bien entendu que la déclaration qu'a faite, en

1878, M. le Conseiller fédéral Heer (page 45 du Recueil des procès-verbaux) subsiste. »Dorénavant, il n'y aura qu'un seul système de transport international, mais, à côté de celui-ci, il sera loisible aux chemins de fer d'expédier les marchandises par une série de transports internes.« Ce n'est que quand la Conférence se sera prononcée sur cette question qu'elle pourra discuter l'art. 1 et les autres dispositions de la Convention.

Il s'élève, à ce sujet, une longue discussion, à laquelle prennent part toutes les délégations.

Il a été soulevé la question de savoir si la lettre de voiture internationale est obligatoire pour tous les transport exécutés du territoire d'un Etat dans celui d'un autre, ou s'il restera loisible aux chemins de fer d'expédier les marchandises sur la base de la lettre de voiture directe ou sous d'autres conditions. Doit-on considérer comme soumise aux dispositions de la Convention une expédition faite sur une ligne dont les gares de départ et d'arrivée sont situées en pays différents?

Il a été expliqué que les dispositions de la Convention sont obligatoires pour toutes les expéditions faites d'un pays dans un autre, en tant que ces expéditions ne sont pas formellement exclues du transport international. Ces dernières peuvent toujours être expédiées sous des conditions spéciales, par les Unions de chemins de fer. En cas de silence de la présente convention, les Etats et les Compagnies ont le droit d'émettre à leur gré des dispositions particulières.

M. Gola demande que la Convention reste facultative pour l'expéditeur et que le service existant entre les chemins de fer reste en vigueur tel qu'il est.

A la question de savoir ce que l'on doit entendre par »transport direct«, M. Gerstner répond que l'on entend généralement par ces mots les transports effectués, sans l'aide d'un intermédiaire et sans interruption de transport, de la gare de départ à la gare de destination.

Il a été, d'autre part, soulevé la question de savoir si le droit d'expédier la marchandise conformément aux dispositions de la Convention doit ou ne doit pas être réservé à l'expéditeur. Il a été répondu que c'est là, vu le caractère obligatoire de la Convention, une hypothèse inadmissible.

M. Leibfried estime que pour prévenir le doute à cet égard, il y a lieu de modifier rédaction de l'article 1er et de le rédiger comme suit: »La présente convention«, etc., jusqu'à »territoire d'un autre«, et de faire un alinéa nouveau de ce membre de phrase;

»Ces transports se feront sur la base d'une lettre de voiture directe.«

Il appuie la proposition qui a été faite de renvoyer l'article 1er à une Commission qui serait chargée de faire, sur la base de la discussion d'aujourd'hui, des propositions à ce sujet.

L'article 1er est renvoyé à une Commission qui rapportera également sur la question de l'exclusion des lignes secondaires soulevée par M. le Dr. Gerstner.

Cette Commission sera composée de 7 membres et nommée par M. le Président. Ce sera une Commission de rédaction permanente. Elle rap-

portera sur les questions qui seront renvoyées à son examen par la Conférence plénière et fera les propositions qu'elle jugera convenables.

Une autre Commission chargée d'examiner les dispositions à émettre pour l'exécution de la convention sera nommée par M. le Président et composée de cinq membres.

M. le Président donnera les noms des membres de ces Commissions dès la prochaine séance.

La séance est levée à 12½ heures.

Le Président:
Bavier.
Les secrétaires:
Farner.
Vogt.

IIme Séance.

Jeudi 22 septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les délégués qui ont assisté à la séance d'hier.

Le procès-verbal de la séance du 21 courant est distribué aux délégués; ils voudront bien transmettre au Secrétariat les modifications qu'ils croiraient devoir y être apportées avant 4 heures de l'après-midi. Les procès-verbaux corrigés seront remis aux délégués dès la prochaine séance.

M. le Président, estimant que les Etats respectifs doivent, autant que possible, être représentés dans la Commission I, propose de porter le nombre de ses membres à huit, et désigne comme tels Messieurs Gerstner, Steinbach, George, Villa, Asser, Peters, Leibfried et de Seigneux.

La Conférence adopte sans opposition la proposition tendant à fixer à huit le chiffre des membres de la Commission.

La Commission II (technique) est composée de Messieurs Rutz, Kilényi, Baum, Perl et Vischer.

M. le Président fait savoir que le Gouvernement autrichien a décidé de remplacer M. de Pollanetz, retenu par la maladie, par M. le Dr. de Lange, Inspecteur supérieur de l'Inspection générale des chemins de fer autrichiens, comme délégué.

La Conférence passe ensuite à la discussion de l'article 2 du Projet de Convention:

»Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Tableaux et autres objets d'art.

3° Les transports funèbres.

4⁰ Les objets qui, par leur dimension, leur poids, ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, en raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer qui concourent au transport.

5⁰ Les objets dont le transport est réservé au monopole de l'administration des postes ou qui sont exclus du transport dans l'un des territoires à parcourir.«

M. Perl propose de supprimer le chiffre 2 et d'admettre les tableaux et autres objets d'art sous des conditions spéciales à déterminer par les dispositions exécutoires. Il se joint en général aux observations qu'a présentées à ce sujet le Comité français et propose de renvoyer dans ce sens l'article 2 à la Commission II.

M. George ne voit aucun inconvénient à ce que les articles 2 et 3 soient réunis en un seul. L'article 3 est ainsi conçu:

»Dans les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention seront désignés les objets qui, en raison de la sureté et de l'ordre publics, ou dans l'intérêt d'une bonne exploitation, sont également exclus du transport international dans tous les Etats contractants, ainsi que ceux qui, par les mêmes motifs, ne seront admis que sous certaines conditions.«

La conférence pourrait se borner à admettre ces deux articles en principe et renvoyer la détermination même des objets à exclure du transport à la Commission.

M. Kolessow fait observer que l'article 2 mentionne deux catégories d'objets auxquels la même règle ne saurait être appliquée.

M. Vischer fait observer que l'article 31 admet implicitement parmi les objets qui ne sont pas exclus du transport, les animaux vivants, et qu'il importe, en conséquence, de déterminer les conditions spéciales auxquelles ce transport, qui exclut l'expédition contre remboursement, p. ex., doit être soumis.

M. Lejeune propose d'insérer les chiffres 3 et 4 de l'article 2 dans les dispositions exécutoires et de maintenir le reste de l'article dans la Convention.

M. Asser pose la question de savoir s'il ne serait pas utile de statuer, afin d'éviter tout malentendu à cet égard que le transport des colis postaux, sur la base de la Convention postale signée à Paris en novembre 1880, soient exclus de la présente convention, tout aussi bien que les transports réservés au monopole de l'Administration des postes, qui sont expressément mentionnés dans l'article 2, n⁰ 5 du Projet.

M. Gerstner voudrait que le chiffre 5 de l'article 2 concordât mieux avec l'article 3. Il propose dans ce but d'ajouter au chiffre 5 in fine, les mots: »pour des motifs qui ne concernent pas l'exploitation du chemin de fer.«

Une longue discussion s'élève sur la question de savoir à quelle commission cet objet doit être renvoyé et s'il ne serait pas préférable que la Conférence se prononcât sur le principe des articles 2 et 3. Il sont en définitive renvoyés à la Commission Ire.

Art. 4.

Les conditions spéciales insérées dans les tarifs communs des chemins de fer reliés entre eux par des services directs et, à défaut de tarifs communs, celles stipulées dans les tarifs respectifs de chaque administration, de même que les conditions convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations, seront valables en tant qu'elles ne seront pas en contradiction ni avec la présente convention ni avec les dispositions à émettre pour son exécution.

Cet article est adopté sans modification, M. George ayant retiré par la suite, comme superflu, l'amendement qu'il avait présenté d'ajouter in fine les mots »en tant qu'il s'agit de transports internationaux«.

Art. 5.

Les administrations des chemins de fer compris dans le territoire des Etats signataires de la présente convention sont tenues d'effectuer les transports internationaux mentionnés dans l'article 1er, pourvu que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention, — que les moyens de transport réguliers suffisent pour effectuer l'expédition, — et sauf le cas de force majeure.

Les administrations des chemins de fer ne seront tenues d'accepter les expéditions que pour autant que le transport puisse être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront au fur et à mesure de leur acceptation au transport par le chemin de fer, sans exception, à moins qu'il n'y ait de motif valable basé sur l'organisation particulière du chemin de fer, la distribution des transports, ou l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

M. Perl propose de compléter comme suit le deuxième alinéa de cet article:

»Les lois et réglements locaux déterminent la quantité de marchandises que les administrations sont tenues de garder en dépôt, lorsqu'elles ne peuvent les expédier immédiatement, ainsi que la responsabilité qu'encourent les administrations en cas d'intervention de l'ordre des expéditions.«

Il y a lieu, pour certains pays, notamment la Russie, où à de certaines époques une grande quantité de marchandises affluent au chemin de fer, de favoriser, par une disposition de cette nature qui ne préjudicie en rien à l'alinéa 2, les intérêts du commerce.

M. Meyer, de Seigneux, Kilényi, Gerstner et George se prononcent contre cette proposition, qu'ils considèrent comme superflue. D'un autre côté, elle n'atteint pas le but que se propose son auteur. Elle ne fait que répéter ce que disent déjà implicitement les alinéas 2 et 3.

La proposition de M. Perl est rejetée à l'unanimité moins une voix, celle de la Russie.

M. Asser, à propos de l'alinéa 1er de l'article 5, fait observer que la statistique des administrations de chemins de fer insolvables établit qu'en pratique, la question de l'obligation de transport imposée aux compagnies n'a pas grande importance et que rarement le service direct a fait subir des pertes aux administrations. Néanmoins, l'adoption de l'article 5 aurait pour conséquence une aggravation des charges qui leur sont imposées. Il importe de trouver un moyen qui remédie à la situation qui leur serait faite par cet article.

M. Asser propose d'adopter une disposition ainsi conçue:

»Le préjudice qui résultera pour une Administration ayant participé »à un transport international, en exécution de la présente Convention, de »l'insolvabilité d'une autre Compagnie, sera réparti entre toutes les Admi»nistrations proportionnellement au chemin parcouru sur leurs lignes re»spectives.«

M. George. L'article 5 contient une des dispositions les plus importantes du projet, et il y aura lieu, une fois que la Conférence se sera prononcée sur la question de l'exclusion des réseaux secondaires, d'en modifier, cas échéant, la rédaction. Quelle autorité sera chargée de désigner les Administrations de chemins de fer soumises à l'obligation du transport international? Ce ne peut être que l'Etat sur le territoire duquel les lignes sont exploitées. L'obligation de transport entraîne pour les Administrations certains risques pécuniaires; l'Etat ne peut forcer les Administrations à les assumer. Il faut que chaque Etat garantisse les Administrations par lui présentées pour le transport international. Ces risques pécuniaires ne sont pas purement imaginaires; il est arrivé récemment en France un cas de cette nature, et il y a lieu d'en tenir compte dans une Convention appelée à régler les relations internationales.

M. George propose, en conséquence, une disposition ainsi conçue:

»Chaque Etat présentera aux autres Etats signataires de la présente »Convention, la liste des Administrations de chemins de fer situés sur »son territoire qui auront à participer aux transports internationaux. Cha»que Etat restera garant de la solvabilité des Administrations de chemins »de fer présentées par lui.«

L'Etat français fait des voeux pour que la Convention soit acceptée, mais il ne peut sacrifier les Administrations de chemins de fer dont il est appelé à sauvegarder les droits et les intérêts. Il y a peut-être un autre moyen d'atteindre ce but, et la délégation française est prête à étudier toutes les propositions qui seront faites pour arriver à une entente.

M. Lejeune fait remarquer qne, quant à leurs intérêts financiers, les Compagnies concessionnaires ont des droits acquis auxquels il ne peut être porté atteinte et que, par conséquent, l'obligation d'entrer en relations avec des Administrations étrangères ne peut pas leur être imposée sans un correctif qui les garantisse contre tout préjudice.

M. de Seigneux considère la proposition de M. George comme inadmissible. La première partie de cette proposition restreint l'exécution de

la Convention; la seconde prévoit une garantie que, constitutionnellement, la Confédération suisse ne peut donner. La loi fédérale du 2 juillet 1880 a tranché cette question, en accordant aux Compagnies un privilége, en cas de faillite, pour leurs comptes-courants. On pourrait peut-être obliger les Administrations à déposer, entre les mains de la Commission internationale, un cautionnement suffisant.

M. Gerstner partage en général l'opinion de M. de Seigneux et estime comme lui qu'il serait difficile d'obtenir la garantie des Etats intéressés. D'ailleurs la délégation allemande est disposée à conjurer à la recherche d'autres moyens par lesquels on pourrait arriver au but. M. Gerstner fait observer que le point de vue auquel le Verein s'est placé, n'est pas celui du Gouvernement allemand.

M. le Président propose de renvoyer cette importante question à la Commission I, qui préavisera sur les propositions faites. Il ne veut cependant limiter en rien la discussion.

M. Perl fait savoir que la Russie ne pourra accepter la proposition de M. George. Il voudrait qu'une Commission spéciale fut chargée de trouver un moyen de concilier les diverses opinions qui se sont fait jour.

M. Asser dit que si en France l'intervention de l'Etat est nécessaire, comme l'a expliqué M. George, le Gouvernement pourrait s'entendre avec les Administrations de chemins de fer exploités sur son territoire. Quant à la proposition de M. George, elle ne serait jamais acceptée par les Pays-Bas.

Les délégations d'Autriche et de la Hongrie déclarent qu'elles préféreraient voir la question résolue dans le domaine du droit civil. Elles seraient disposées à donner auxCompagnies, en cas de faillite d'un chemin de fer, un privilège pour leurs comptes-courants, et, d'un autre côté, à étudier aussi la question du cautionnement.

La question de la garantie à donner par les Etats intéressés est beaucoup plus difficile; elle semble au premier abord inadmissible parce qu'on ne peut fixer le montant de la garantie à fournir. D'un autre côté, il résulte des déclarations précédemment faites que les textes constitutionnels s'opposent, dans plusieurs pays, à ce système.

Mais les délégations d'Autriche-Hongrie ne peuvent absolument pas accepter le système du projet de Convention instituant une Commission internationale tel qu'il est developpé au 2me alinéa du § 2 et au § 10. Cette Commission empiéterait sur la souveraineté des Etats respectifs; c'est pourquoi les délégations sus-nommées se rallieraient encore moins à une proposition de cette nature qu'à celle exigeant une garantie limitée de la part de l'Etat pour les Compagnies insolvables.

La question est renvoyée à la Commission I.

Art. 6.

Toute expédition internationale (voir article 1er) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la station de destination, le nom et le domicile

du destinataire ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante).

d. La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La déclaration éventuelle de la valeur pour la responsabilité limitée du chemin de fer (voir article 35).

f. La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison (voir article 38).

g. La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire.

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu.

k. Le remboursement grevant la marchandise.

l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m. Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre, et l'indication de son adresse.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Ne seront admises, ni l'insertion de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'adjonction d'autres pièces, à moins qu'elles ne soient déclarées admissibles par la présente convention ou les dispositions à émettre pour son exécution.

Les lettres *a*, *b*, *d*, *e*, *f*, *g* et *l* sont adoptées sans discussion.

A la lettre *c*, M. George fait observer qu'il y a lieu de modifier le texte français, qui ne correspond pas au texte allemand, et qu'il faut lire »destinataire« au lieu »d'expéditeur«.

Il est décidé, à cette occasion, que la Commission I aura également à revoir les deux textes et à les faire exactement concorder entre eux.

La lettre *h* étant connexe avec l'article 7, ils seront discutés ensemble.

M. Perl propose de rédiger comme suit la lettre *i*:

»La mention de l'expédition en port, payé complètement ou en partie, s'il y a lieu.«

Adopté.

A la lettre *m*, M. Riemsdyk propose la suppression des mots »écrite ou imprimée, ou par son timbre«.

Cette proposition soulève une longue discussion. Les délégations de

France et d'Italie attirent l'attention de la Conférence sur les inconvénients qu'entraînerait, pour le commerce comme pour les Administrations de chemins de fer, la possibilité de se servir d'un timbre substitué à la signature. Il y a là un contrat qui doit être signé par les parties contractants.

Les délégués d'Allemagne, de Russie, de Belgique, du Luxembourg et de la Suisse ont soutenu le principe consacré par la lettre *m*. L'expérience a prouvé que les inconvénients qu'on redoutait n'existent pas; le commerce souffrirait beaucoup si l'usage du timbre ou de la signature imprimée venait à être interdit.

Messieurs George et Villa ont proposée subsidiairement d'interdire l'usage du timbre comme remplaçant la signature.

Messieurs Villa et Asser proposent que la législation du lieu d'expédition règle ce qui concerne l'admissibilité du timbre et de la signature imprimée.

La proposition de M. Riemsdyk est rejetée à la votation par 7 voix contre 3, celles de l'Italie, de la France et des Pays-Bas.

La proposition, qui admet d'après la législation du lieu d'expédition la signature timbrée ou imprimée, est votée par la Belgique, la France, l'Italie et les Pays-Bas. Les autres délégations ont voté contre cette proposition. Celle de Messieurs Villa et Asser est votée par 5 voix contre 5; M. le Président, appelé à départager, se prononce en sa faveur.

M. Riemsdyk fait observer, relativement à l'avant-dernier alinéa de l'article 6, qu'il conviendrait d'insérer après cet article les derniers alinéas de l'article 2 des dispositions exécutoires, qui touchent au fond de la loi.

Cette proposition est renvoyée à la Commission II.

A propos du dernier alinéa de l'article 6, M. George propose de déclarer obligatoire, à côté de la lettre de voiture, la déclaration de l'expéditeur qui, remise à la gare de départ, reste en mains de cette gare, en cas de réclamation.

Cette proposition sera discutée en même temps que l'article 8, avec lequel elle est connexe.

Il a été distribué à Messieurs les membres de la Conférence:

Projet de convention pour le transport international, émané des Commissaires allemands. Projet de dispositions exécutoires. Mémoires à l'appui.

La séance est levée à $1\frac{1}{2}$ heure.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner. *Vogt.*

IIIme Séance.

Vendredi 23 Septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Outre les délégués présents hier, M. le Dr. de Lange et M. le Conseiller de section au Ministère hongrois du commerce, Dr. Charles Herich, assistent à la séance.

M. le Président donne lecture d'une lettre de M. le Ministre des Travaux publics de Belgique, qui fait savoir que l'état de santé de M. Mongenast ne lui permettant pas de prendre part aux travaux de la Conférence, la Belgique ne sera représentée que par M. l'avocat Lejeune.

M. le Président rappelle que M. l'avocat Carotti, de Florence, a adressé au Conseil fédéral deux mémoires relatifs au projet de Convention de 1878, et qu'il en a été envoyé des exemplaires aux Gouvernements intéressés. Messieurs les Délégués en trouveront auprès du Secrétariat.

Le procès-verbal de la première séance est approuvé.

Celui de la séance du 22 courant est distribué à Messieurs les Délégués.

M. Gerstner fait savoir que la Commission I s'est réunie le 22 Septembre et qu'elle a nommé M. Peters comme Président et Messieurs Gerstner et de Seigneux comme Rapporteurs.

Elle n'est pas encore en état de rapporter sur les différentes questions qui ont été renvoyées à son examen.

M. Rutz annonce que la Commission II s'est également réunie hier et qu'elle a nommé M. Perl comme Président.

La Conférence passe à la discussion de l'article 7, ainsi conçu:

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Les administrations de chemins de fer ont le droit de vérifier toujours, et notamment dans les cas prévns au troisième alinéa de l'article 10, le contenu des colis. Cette vérification sera faite conformément aux dispositions légales du territoire où la vérification aura lieu et, s'il est possible, en présence de l'ayant droit.

Les dispositions légales de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention fixeront la somme qui, en cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payée au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité; sans préjudice, s'il y a lieu, du payement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

M. Perl propose d'ajouter après les mots »ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable«: »dans le cas où l'expéditeur, en remettant la marchandise, a donné une indication de poids détaillée«.

Il est impossible, pour certains transports, d'indiquer exactement le poids des marchandises, et il serait injuste, dans ce cas, de rendre l'expéditeur responsible. L'intérêt du commerce exige qu'une disposition de cette nature mette l'expéditeur à l'abri de toute pénalité.

M. Rutz et Riemsdyk estiment que cette proposition doit être renvoyée à la Commission II; ce dernier fait observer que la question est tranchée par l'article 6.

Cette proposition est renvoyée à la Commission II.

M. Lejeune propose:

1° de supprimer au 2me alinéa les mots: »et, s'il est possible, en présence de l'ayant droit«;

2° de supprimer, à l'alinéa 4, ce qui a trait à l'amende infligée à l'expéditeur, amende payée au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité.

Il sera souvent impossible que l'ayant droit assiste à la vérification.

Il fait observer, à propos de l'alinéa 4, que les Administrations de chemins de fer seront suffisamment indemnisées par le paiement complémentaire et les dommages-intérêts, et que l'amende ne peut être prononcée qu'au profit de l'Etat et jamais au profit des particuliers.

M. de Seigneux combat la proposition de suppression du 2me alinéa faite par M. Lejeune; il voudrait plutôt compléter cet alinéa en disant:

»L'ayant droit présent ou dûment appelé.«

Cette rédaction donnerait entière satisfaction aux exigences de la pratique.

M. George se rallierait à cette dernière proposition, à condition qu'il fut dit: »ou dûment appelé, suivant les lois du pays«.

M. de Seigneux déclare se rallier à cet amendement.

M. Lejeune s'y rallie également et retire la proposition qu'il avait faite.

M. Asser aurait préféré la proposition de M. Lejeune.

M. Herich croit que ce deuxième alinéa contient une clause en faveur des chemins de fer qui est le corrollaire de l'obligation imposé à l'expéditeur de donner, dans la lettre de voiture, des déclarations exactes. Il est dans l'intérêt des chemins de fer de pouvoir s'assurer, en les vérifiant et en les controlant, de la sincérité des déclarations faites par l'expéditeur. De la nature et du poids de la marchandise dépendra son chargement. Mais on peut, sans inconvénients, laisser aux chemins de fer seuls le soin de procéder à la vérification; l'expéditeur ou le destinataire doivent, s'il est possible, être présents ou représentés. Mais cela n'est pas toujours possible, surtout à une station intermédiaire. M. de Seigneux, qui voudrait que l'ayant-droit fût toujours appelé, va trop loin. Il suffit, dans l'intérêt de l'expéditeur, que deux témoins assistent à la vérification et en signent le procès-verbal. C'est la procédure consacrée par le règlement d'exploitation allemand; le moyen est pratique et moins compliqué que celui qui exige la convocation de l'ayant-droit et s'en rapporte, pour les formalités de vérification, à la loi du pays.

A la votation, la proposition de Seigneux-George est votée par la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg et la Suisse. Les autres délégations se sont prononcés pour le maintien du projet. M. le Président, appelé à départager, se prononce pour la proposition de Seigneux-George.

L'alinéa 2, in fine, est donc ainsi conçu:

»l'ayant-droit présent ou dûment appelé suivant les lois du pays.«

M. Gerstner se prononce contre la proposition de M. Lejeune; il ne s'opposerait pas, cas échéant, à ce que l'article fut dans son ensemble renvoyé à la Commission I.

M. de Lange appuie le renvoi à la Commission, renvoi que lui semble motiver la portée de la proposition de M. Lejeune.

M. Herich se prononce dans le même sens. Il voudrait toutefois que la Commission se bornât à chercher une rédaction, et se prononce pour le maintien du principe consacré par l'article 7.

M. Leibfried ne veut pas que l'amende soit attribuée au chemin de fer seul qui a découvert l'irrégularité; elle devrait être répartie entre les diverses administrations. Il appuierait, au besoin, la proposition Lejeune.

M. George appuie M. Lejeune; M. Villa et Gola estiment que l'article du Projet ne présente pas de grands inconvénients.

Le renvoi de cet alinéa à la Commission I est voté sans opposition.

M. Vischer voudrait qu'entre les alinéas 3 et 4 de cet article fut insérée une disposition ainsi conçue, proposée par l'Union suisse du Commerce et de l'Industrie:

»Par contre, le chemin de fer est tenu, moyennant un émolument spécial, qui sera fixé dans les dispositions à émettre, de faire compter, sur demande, les marchandises chargées sur des wagons en tant qu'elles sont expédiées comme colis (petrole en fûts, etc.) et d'en délivrer quittance à l'expéditeur.«

Il serait d'un grand intérêt pour le commerce qu'une disposition de cette nature figurât dans la convention, d'autant plus qu'elle existe déjà dans plusieurs unions de tarifs et qu'elle ne soulèverait pas grande opposition de la part des chemins de fer.

M. Riemsdyk voudrait savoir si cette question n'est pas déjà tranchée par l'alinéa 3, et pour le cas où elle ne le serait pas, il proposerait de dire:

»L'énonciation, dans la lettre de voiture, du nombre et du poids des marchandises, dont le chargement ou le déchargement a eu lieu par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, ne fait foi contre le chemin de fer que si les marchandises ont été comptées et pesées par lui sur la demande de l'expéditeur. Le chemin de fer est tenu de peser et compter les marchandises, moyennant une somme dont le montant, à payer par l'expéditeur, sera déterminé par les dispositions exécutoires.«

M. Gerstner fait observer que l'alinéa 3 ne s'applique pas au nombre, mais seulement au poids des marchandises.

Les propositions de M. Vischer et Riemsdyk sont renvoyées à la Commission II.

La délégation d'Allemagne propose encore de remplacer aux deuxième et troisième alinéas les mots »dispositions légales« par »lois et règlements«. C'est l'expression dont se servent les articles 19 et 24, alinéa 2.

Il n'est fait aucune objection à cette proposition.

Art. 8.

»Le contrat de transport est conclu dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un bulletin de chargement (connaissement).«

M. Perl fait observer que cet article est connexe avec les articles 15 et 16; la délégation russe se réserve de présenter à nouveau les propositions qu'elle avait faites à ce sujet en 1878.

Sur la proposition de M. George cet article demeure réservé; il sera discuté en même temps que les articles 15 et 16.

Art. 9.

»Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration conforme.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices de l'emballage non apparents. Tous les dommages résultant de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. Si la déclaration n'a pas été faite, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.«

La délégation d'Allemagne propose d'insérer ici une disposition ainsi conçue:

»La station expéditrice a le droit de réclamer de l'expéditeur que les colis isolés portent constamment la mention du lieu de destination.«

M. George adhère à cette proposition, qu'il voudrait toutefois renvoyer à la Commission II; M. Perl appuie le renvoi à la Commission, à condition qu'il soit bien convenu que par »colis isolés« on n'entend pas les colis qui forment le chargement complet d'un wagon.

Renvoyé à la Commission II.

Art. 10.

»L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers

nécessaires à l'occomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police avant la remise au destinataire. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités de douane, d'octroi ou de police. Si cette désignation n'a pas eu lieu dans la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas le chemin de fer aura les obligations d'un commissionaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.«

M. Riemsdyk propose de supprimer »l'intermédiaire« au 3me alinéa. Admettre un intermédiaire serait aggraver inutilement la responsabilité des Administrations de chemins de fer, auxquelles il est toujours possible de remplir ces formalités.

M. de Seigneux préfère maintenir l'article du projet. La faculté de pouvoir se servir d'un intermédiaire rendra souvent de grands services aux commerçants. L'accomplissement des formalité de douane, d'octroi ou de police n'équivaut pas à une prise de possession de la marchandise de la part de l'intermédiaire. L'expéditeur a le droit de désigner un intermédiaire en douane chargé de vérifier la tarification des opérations de douane; ce droit de vérification n'entraîne pas le droit de prendre possession.

M. George. L'article devrait ajouter que la responsabilité du chemin de fer cesse aussi longtemps que l'intermédiaire accomplit ces formalités.

M. Perl ne s'oppose pas, au fond, à la proposition de M. Riemsdyk; il estime, comme lui, qu'il serait fort difficile de tracer la limite de la responsabilité si l'intermédiaire venait à être admis.

La délégation d'Allemagne a reçu le mandat, dans l'intérêt du commerce, de s'opposer à l'exclusion de l'intermédiaire. Elle accepterait toutefois, pour écarter les inconvénients qu'a signalés M. Riemsdyk, toute proposition convenable.

M. Villa se prononce dans le même sens.

Les propositions de M. Riemsdyk et de M. de Seigneux sont renvoyées à l'examen de la Commission II.

La délégation d'Allemagne propose d'ajouter dans les §§ 1 et 3 aux papiers nécessaires aux formalités de douane, d'octroi et de police, ceux exigés par les règlements sur la statistique.

Messieurs Perl, de Seigneux, Lejeune combattent cette proposition; ils font observer qu'on ne saurait obliger l'expéditeur à connaître les règlements sur la statistique en vigueur dans les différents pays; que les règlements sur la statistique sont de toute autre nature que ceux de douane et de police; l'expéditeur est responsable de l'accomplissement des

formalités exigées par ces derniers, tandis que les Administrations le seraient pour les formalités de statistique.

M. Herich ne peut voter pour la proposition de l'Allemagne, et cela pour deux motifs. La statistique des marchandises ne s'occupe pas du transit, mais seulement de l'importation et de l'exportation. Les gares de départ et d'arrivée pourront, pour le premier cas, remplir les formalités nécessaires. En outre, l'article 6, lettre *l*, donne aux chemins de fer le droit de choisir la route à suivre, de sorte qu'un expéditeur du Midi de la France ou du Nord de la Russie ne pourra savoir si les marchandises passeront par l'Autriche ou la Hongrie.

Cette proposition est rejetée à l'unanimité moins une voix, celle de l'Allemagne.

Art. 11.

»Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs est formellement interdit et nul de plein droit.

Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, et à défaut d'ordres contraires données par l'expéditeur, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. En cas contraire, le montant total du transport se composera de la somme des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemins de fer en vertu de leurs tarifs respectifs.

Quant aux droits fixes, il ne sera perçu au profit des administrations, aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les dépenses faites par les administrations, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation —, devront leur être remboursées.

Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport autant que ces frais leur sont connus d'après leurs tarifs internes et directs.«

M. Asser propose de supprimer la seconde phrase du premier alinéa. La convention n'a pas pour but de règler ce qui touche au domaine économique, dans lequel rentre la question ici traitée. Il y aura lieu, si l'alinéa venait à être maintenu, d'émettre des prescriptions spéciales pour certains envois d'une nature spéciale.

M. Perl estime que les deux phrases de l'alinéa 1er ne peuvent être scindées. Si l'on supprime le second, le premier n'a plus sa raison d'être. M. Perl se prononce pour le maintien de l'alinéa entier.

Il propose par contre:

1⁰ De rédiger comme suit le 2me alinéa:

»Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs directs, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. Si l'expéditeur demande que la marchandise suive une autre route que celle fixée

les tarifs directs, ou qu'elle soit soumise à des tarifs locaux ou spéciaux, le montant total du transport, etc.«

2° D'ajouter au troisième alinéa:

»En cas de réparation des marchandises, il y a lieu de dresser un procès-verbal de constat qui devra être joint à la lettre de voiture.«

3° De rédiger comme suit le quatrième alinéa:

»Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport d'après leurs tarifs internes et directs, et, en cas d'expédition au-delà des unions existantes, autant que ces frais leur seront connus.«

M. George fait observer qu'au cas ou l'amendement proposé par M. Perl au troisième alinéa serait adopté, il y aura lieu de modifier aussi dans le même sens l'article 6 qui exclut les documents autres que ceux y prévus.

En ce qui concerne la seconde phrase du premier alinéa, M. George en propose le maintien; la législation française s'oppose d'une manière absolue à ce qu'il puisse être, pour l'application des tarifs, conclu des traités particuliers.

M. Gerstner fait observer que les propositions de M. Perl, sont en partie de nature rédactionnelle, en partie du domaine technique, et qu'on peut les renvoyer à la Commission II.

La proposition de M. Asser touche au fond de la Convention. Son auteur entend-il admettre seulement des tarifs réduits pour certains buts, charitables par exemple, ou bien veut-il introduire les »réfacties« dans la Convention? Il y a lieu de rappeler qu'en 1878, l'article fut adopté à l'unanimité, et qu'il serait fort regrettable qu'il y fût apporté des modifications. La délégation allemande votera contre la proposition Asser. Il faut, toutefois, si la proposition de M. Asser n'a pour but que de prévenir toute interprétation erronée qui voudrait exclure du bénéfice des traités particuliers le transport de certains objets, le dire expressément. Or, chacun peut, pour le cas prévu, être mis au bénéfice de ces diminutions de tarifs. La Commission pourrait trouver une rédaction appropriée.

M. de Lange appuie la proposition de M. Asser. Si la Conférence n'entend pas supprimer l'alinéa, mais le renvoyer à l'examen de la Commission, M. de Lange propose, pour ne pas laisser douteuse la rédaction de la première phrase qui, implicitement, abandonne à la loi du lieu ce qui concerne la forme de la publication des tarifs, de le dire expressément et de remplacer comme suit la 2me phrase du dernier alinéa:

»La loi du pays où les tarifs sont en vigueur, règle ce qui concerne leur forme et leur publication.«

M. Leibfried se prononce pour le maintien du projet; il faut régler cette question d'une manière uniforme dans la Convention.

M. le Président regretterait beaucoup, pour les motifs développés par M. Gerstner, que la proposition Asser fut adoptée.

M. Asser retire sa proposition pour se rallier à celle de M. de Lange; il appuie aussi le renvoi à la Commission.

M. le Président met aux voix, en premier lieu, le renvoi à une des deux Commissions.

Le renvoi est rejeté par 6 voix contre 4 (Allemagne, Autriche, Hongrie et Pays-Bas.

Puis, par 7 voix contre 3 (Autriche, Hongrie et Pays-Bas), enfin la proposition de M. de Lange est rejetée.

L'alinéa 1er est donc adopté sans modifications.

Les propositions de M. Perl sont renvoyées à la Commission II.

La séance est levée à 1 heure.

Pe Président:
Bavier.
Les secrétaires:
Farner.
Vogt.

IVme Séance.

Samedi 24 Septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres de la Conférence, excepté la délégation du Luxembourg.

Le procès-verbal de la 2me séance est approuvé.

Celui de la 3me séance est distribué à MM. les Délégués.

Art. 12.

»Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement, sous réserve des dispositions contenues dans l'art. 46, alinéas 3 et 4. N'est pas applicable toutefois l'art. 44, alinéa 1er.«

M. Gerstner propose de modifier la rédaction de l'avant-dernier membre de phrase du 4me alinéa, et de dire que »les dispositions de l'article 46, alinéas 3 et 4, sont aussi applicables aux droits accordés aux chemins de fer par l'article 12«.

M. Gerstner veut seulement mettre le public et les chemins de fer au bénéfice de la même loi. Il demande, appuyé par M. Gola, que cet

article soit renvoyé, dans ce sens, à la Commission, qui le discutera en même temps que l'article 46.

M. Perl fait les propositions suivantes:

1° »Dans le cas où les tarifs publiés contiennent une erreur qui soit en faveur de l'expéditeur, ils restent en vigueur aussi longtemps qu'ils n'auront pas été rectifiés dans les délais légaux de publication.«

2° »Dans le cas où il a été délivré un récépissé ou si le destinataire a reçu un avis de la gare de destination, le chemin de fer est responsable des dépenses résultant de la fausse indication des frais de transport.«

M. Gerstner considère ces deux propositions comme admissibles, mais comme entrant trop dans les détails et réglementant des questions qui sont du ressort des Administrations ou des Tribunaux. La Conférence ne devrait trancher que des questions de principe. Il se réserve encore d'examiner la portée des propositions de M. Perl.

M. Steinbach demande, relativement à la première de ces deux propositions, ce qu'il faudra décider au cas où les tarifs contiennent une erreur qui soit en faveur du chemin de fer.

M. Perl répond que le chemin de fer est tenu, dans ce cas, de payer la différence, comme le prévoit l'article 12. Il répond à M. Gerstner qu'il ne s'oppose pas à ce que ses propositions soient insérées dans les dispositions exécutoires, qui, comme la Convention elle-même, contiennent des articles moins importants. Elles modifient aussi l'article 11.

M. Herich appuie la première proposition de M. Perl. Il en recommande l'adoption dans l'intérêt des commerçants, qui ont besoin d'avoir une base solide pour établir leur calculs et auxquels les fautes d'impression ne doivent pas porter préjudice. Cette proposition a sa place dans la Convention, car elle constitue une exception à la règle: salvo errore et omissione.

M. Meyer estime qu'une disposition de cette nature n'a sa place ni dans la Convention ni dans les dispositions exécutoires.

M. de Lange considère les dispositions de l'article 11 comme suffisantes. Si la proposition Perl venait à être adoptée, il faudrait insérer dans la Convention des clauses concernant les tarifs, leur publication, par exemple.

La première proposition de M. Perl est renvoyée à la Commission I.

M. Perl propose de renvoyer également à la Commission sa seconde proposition.

Les délégations d'Autriche et d'Allemagne voudraient, par contre, rejeter purement et simplement cette proposition, et cela pour les mêmes motifs qui les ont engagées à se prononcer contre la première.

M. Gerstner propose à la Conférence de revenir sur la décision prise et de voter immédiatement sur la première proposition, ce à quoi M. Perl s'oppose.

M. Gerstner, vu l'importance que la délégation russe attache à

ces propositions, ne fait plus aucune objection à ce que la première soit renvoyée à la Commission.

M. Steinbach, à propos de la deuxième proposition, demande si le chemin de fer n'est pas responsable en cas d'erreur découverte avant la remise du récépissé ou avant l'envoi d'un avis.

M. Perl répond que dans ce cas, l'erreur ne peut nuire aux tiers, et que ces derniers doivent, de droit, être indemnisés par le chemin de fer.

M. Gola se prononce contre la proposition de M. Perl, qui ne s'applique qu'à des erreurs que les contrôles des Administrations peuvent et doivent toujours rectifier, parce que on ne peut jamais ni directement ni indirectement déroger aux tarifs.

La seconde proposition de M. Perl est rejetée à l'unanimité moins une voix, celle de la délégation de Russie.

Un long débat s'engage sur la question, posée par M. Riemsdyk, de savoir si, en cas d'application irrégulière, l'expéditeur ou le destinataire est obligé de payer la différence en moins.

M. Herich estime en principe que c'est en première ligne le destinataire qui doit être tenu du paiement de la différence. C'est un principe équitable qu'appliquent aujourd'hui les administrations des postes et des chemins de fer. Le contrat de transport a été conclu surtout en faveur du destinataire, pour lequel l'expéditeur qui expédie la marchandise en port payé a fait l'avance des frais de transport, tandis qu'en principe ce devrait être au destinataire à les payer. L'avance des frais faite par l'expéditeur constitue une libéralité. La demande de dépôt d'une somme représentant approximativement les frais n'est pas obligatoire; c'est une faculté laissée au chemin de fer. Il faut que les chemins de fer prennent leurs précautions lorsqu'il s'agit de marchandises sujettes à une prompte détérioration ou de valeur minime; mais c'est là une exception. La règle est que si l'expéditeur ne veut pas payer la différence, c'est au destinataire à le faire.

M. Gola demande si l'Administration n'a pas, dans ce cas, au moins un droit de rétention.

M. George répond négativement. L'action en paiement d'une différence dûe par suite d'une fausse indication des frais de transport lors de la conclusion du contrat de transport, ne résulte pas de ce contrat même; elle doit être intentée séparément.

M. Lejeune se prononce dans le même sens.

M. Asser dit que la solution de la question dépend du principe qu'on adoptera à l'égard de la nature de la lettre de voiture. Si l'on adopte le système du connaissement, il est clair qu'une erreur commise par l'expéditeur et le premier transporteur ne peut pas exercer d'influence sur les droits et les obligations découlant du connaissement. Si, au contraire, on adopte le système d'après lequel le destinataire ne peut exercer que les droits qui lui ont été transmis par l'expéditeur, il sera tenu de rembourser le solde dont il est question.

MM. de Seigneux et Villa font observer que cette discussion trouvera sa place à l'article 21, qui traite du droit de gage.

M. Lejeune se prononce, au contraire, pour la discussion immédiate des considérations présentées par M. Riemsdyk.

M. Riemsdyk dépose la proposition suivante:

»La Commission I aura à se prononcer sur cette question. Le chemin de fer peut-il, en cas d'une application irrégulière pour une expédition en port payé, exiger de l'expéditeur ou du destinataire, ou de chacun d'eux, la différence en moins, et peut-il détenir la marchandise jusqu'à ce que le paiement de cette différence ait eu lieu par l'expéditeur ou par le destinataire?«

A la votation, la proposition de M. Riemsdyk est, par 6 voix contre 3, renvoyée à la Commission I. La Belgique, la France et la Suisse ont voté le rejet de cette proposition.

Pour le surplus, et sans préjudice des propositions Perl et Riemsdyk, l'article 12 est adopté.

Art. 13.

»L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce remboursement n'excède le maximum fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention. Sont exceptées seulement les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (voir art. 12, alinéa 2).

Pour chaque remboursement il sera perçu une taxe déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (voir art. 34), mais pas au delà toutefois du montant du remboursement.«

M. Asser propose de renvoyer l'article 13 à la Commission I, attendu que, dans la première séance de cette Commission, il a déjà été question d'une modification de cet article, en ce sens que le remboursement pourra excéder le maximum fixé, si les chemins de fer y consentent. Le maximum à fixer doit avoir un caractère facultatif et non pas obligatoire, comme semble le dire le texte actuel de l'article 13. La Commission I en modifierait la rédaction dans le sens indiqué.

M. George estime aussi que l'article, libellé comme il l'est, semble contenir une interdiction de grever les marchandises d'un remboursement au delà d'une certaine somme; il y a lieu d'accorder aux chemins de fer la faculté de dépasser le maximum indiqué.

M. Perl dépose la proposition suivante:

»Si la marchandise a été livrée sans que le remboursement ait été payé, le chemin de fer est tenu de dédommager immédiatement l'expéditeur, sauf son recours contre le destinataire.

»Le chemin de fer n'est tenu que jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise et des frais payés par la gare de destination.«

Il ajoute que la valeur de la marchandise devrait être fixée à la gare de départ; on pourrait insérer une disposition dans ce sens au premier alinéa. Il faut aussi tenir compte des frais.

M. Vischer appuie les considérations présentées par M. George relativement au remboursement; il ne faut pas refuser aux administrations participant au transport le droit de dépasser le maximum fixé, et émettre à ce sujet une disposition d'ordre public.

M. de Seigneux est d'accord, quant au fond, avec M. George; il dépose la proposition suivante:

»Le chemin de fer n'est pas tenu d'accepter un remboursement supérieur à une somme de fr. 2000. Il a faculté d'accepter un remboursement supérieur à ladite somme, sans toutefois que ce remboursement puisse dépasser la valeur de la marchandise.«

M. George se prononce contre la proposition qui tend à limiter la responsabilité du chemin de fer à la valeur de la marchandise. Il doit être responsable jusqu'à concurrence du remboursement, puisqu'il n'est jamais tenu de livrer la marchandise que contre paiement préalable ou immédiat du remboursement.

M. Gerstner pourrait, sous réserve d'un examen plus approfondi, se rallier à la proposition de M. Perl.

Les propositions de Messieurs Asser, Perl et de Seigneux sont renvoyées à la Commission I.

Art. 14.

»Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition de délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.

Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notamment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.«

Adopté sans discussion.

Art. 15.

»L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment le droit de disposer passe au destinaire, aux ordres duquel le chemin de

fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.«

M. Perl. L'article 8, qui a été réservé, doit être discuté en même temps que les articles 15 et 16. Il porte que le duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture, ni d'un bulletin de chargement (connaissement).

La délégation russe a déjà déclaré en 1878 qu'elle entendait s'opposer au système du connaissement, et s'est prononcée pour le système du récépissé tel qu'il est en usage en France et en Belgique. Le commerce, dans les pays au moins où les relations commerciales sont considérables, attache une grande importance à ce que ce système soit introduit. C'est dans ce sens que M. Perl voudrait renvoyer les articles 8, 15 et 16 à la Commission.

M. Meyer demande qu'une discussion dans le sein de la Conférence précède le renvoi des articles à la Commission. Il estime dangereux d'attribuer au duplicata de la lettre de voiture la valeur d'un connaissement; c'est imposer au chemin de fer l'obligation d'examiner dans chaque cas particulier la validité du titre. Il faut absolument maintenir le dernier alinéa de l'article 8, même si l'on voulait adopter une disposition se rapprochant de celle que propose la délégation russe. La délégation allemande, en ce qui concerne la question de rendre le récépissé facultatif, est disposée à étudier tout système qui répondra le mieux aux intérêts du commerce. En l'état, la délégation allemande ne peut faire aucune concession. Il y a donc lieu à examiner si les diverses opinions qui ont été émises au sujet des articles 8, 15 et 16 peuvent être conciliées.

M. George propose de rédiger comme suit le premier alinéa de l'article 15:

»L'expéditeur n'a le droit de disposer de la marchandise en cours de route qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture.

»L'administration qui se sera conformée aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata sera responsable vis-à-vis des tiers auxquels ce duplicata aurait été remis par l'expéditeur.«

M. Lejeune émet le voeu que la Conférence puisse trouver la solution de cette question si importante pour le commerce, et qu'elle ne perde pas de vue que le but à atteindre est l'adhésion à la Convention des Gouvernements représentés.

M. Perl répond à M. Meyer que les craintes que lui inspire le système du connaissement ne sont pas fondées et que le simple avis devrait soulever les mêmes objections. Il propose d'insérer, après le deuxième alinéa de l'article 15, une disposition ainsi conçue:

»Le droit de disposition de l'expéditeur s'éteint:

1° Lorsque la lettre de voiture a été remise au destinataire après l'arrivée de la marchandise à la station de destination.

2° Lorsque le chemin de fer a donné un récépissé qui ne se trouve plus en possession de l'expéditeur.

3° Lorsque le destinataire a intenté l'action que lui confère l'article 16, et que la station de destination en a été avisée.«

Il faut ajouter au 3me alinéa, à la fin de la première phrase, que le chemin de fer doit avoir été avisé que l'action a été intentée, pour fixer le moment où commence sa responsabilité.

M. Gerstner croit devoir déclarer, à l'appui des considérations présentées par son collègue M. Meyer, que l'Allemagne attache une grande importance au maintien du principe consacré par l'article 15 et le dernier alinéa de l'article 8, non pas parce que c'est celui qui a prévalu dans la législation allemande, mais parce qu'il offre, sur une base solide, une solution de la question. La Conférence de 1878 l'a adopté à une grande majorité. La délégation allemande s'opposera à toute proposition susceptible de battre en brèche le système de la Convention, et c'est le danger que nous semble contenir la proposition qui donne au récépissé et au duplicata la valeur qu'on voudrait lui donner. Elle ne demande pas la votation immédiate; elle ne voit aucun inconvénient à ce que la question soit préalablement discutée dans le sein de la Commission, mais elle craint de ne pas pouvoir voter de proposition contraire aux texte de la Convention.

M. George répond qu'il a présenté son amendement non pour faire prévaloir les habitudes et les règlements français, mais bien pour donner satisfaction à la pratique et aux intérêts généraux du commerce.

Mais il ne veut pas donner au duplicata la valeur du connaissement: c'est là un progrès qu'il faut laisser à l'avenir le soin de réaliser.

M. Lejeune fait observer que deux questions ont été posées, qui traitent deux objets différents, dont le premier trouve sa solution dans le dernier alinéa de l'article 8; la Conférence entend-elle donner au duplicata de la lettre de voiture la valeur d'un connaissement? La seconde question est de savoir quelle est la limite des concessions que peut faire la délégation d'Allemagne, relativement au duplicata de la lettre de voiture. Le duplicata constate, d'un côté, l'identité de l'expéditeur et, de l'autre, il établit que les choses sont encore en l'état où elles étaient au moment de l'expédition.

La Conférence doit avant tout chercher à arriver à un résultat qui reçoive l'approbation des Etats représentés. Qu'on se souvienne qu'en 1878 la majorité avait cru trouver une solution heureuse de la question et que cette solution n'a pas été adoptée par tous les Gouvernements; qu'on évite de renvoyer constamment à des Commissions, dans le sein desquelles les délégués ne sont que trop enclins à faire des concessions incompatibles avec les instructions qu'ils ont reçues, l'examen des questions importantes.

Il propose de maintenir l'alinéa final de l'article 8 et demande que

la Conférence soit consultée sur la question de savoir si une délégation veut introduire dans la Convention le système du connaissement.

M. Asser croit que la proposition de M. George répond aux intérêts généraux du commerce. Il fait observer, toutefois, qu'en adoptant ce système, la remise d'un duplicata devra être rendue obligatoire. Si cette remise avait un caractère facultatif, la responsabilité établie dans la seconde partie de la proposition George présenterait de graves inconvénients pour les chemins de fer qui participent au transport après le premier transporteur, puisqu'ils ne sauront pas s'il existe un duplicata. On pourrait, il est vrai, prescrire la mention de la remise d'un duplicata dans la lettre de voiture, mais des erreurs sont possibles et une omission à cet égard ne devrait jamais porter préjudice aux droits du tiers porteur du duplicata; les conséquences d'une telle omission seraient donc à la charge du chemin de fer. L'opinion de la délégation allemande se comprend d'autant moins que le Code de commerce allemand admet le connaissement.

M. Villa voudrait que, avant de renvoyer la question à la Commission, la Conférence se prononçat en principe sur la valeur de la lettre de voiture et du duplicata; ce sont là deux choses connexes.

M. Perl estime, comme M. George, que le système du connaissement prévaudra dans un avenir plus ou moins éloigné; toutefois, il renonce à le proposer maintenant.

A l'article 8, il propose d'ajouter ces mots au 3me alinéa: »S'il a été délivré un duplicata, la marchandise ne pourra être livrée à la gare de destination que contre remise de ce duplicata«, et de supprimer le 4me alinéa.

M. Gerstner voudrait aussi que la Conférence votât sur le système du connaissement. Il développe encore une fois les motifs qui ont engagé l'Allemagne à le repousser, ainsi qu'à refuser au récépissé une valeur analogue au connaissement. Il propose de maintenir les deux derniers alinéas de l'article 8.

Le Code de commerce allemand admet, il est vrai, le connaissement; il n'en peut toutefois être remis que du consentement du chemin de fer. En pratique, les chemins de fer n'en font pas usage, parce qu'il implique la remise de la marchandise à un destinataire inconnu; c'est là aussi ce qui s'opposera à ce qu'on s'en serve à l'avenir.

A la votation, toutes les délégations se prononcent contre le système qui voudrait attribuer au duplicata de la lettre de voiture la valeur d'un connaissement; les propositions tendant à modifier le dernier alinéa de l'article 8 sont donc rejetées et l'article 8 est adopté dans son ensemble.

Les autres propositions sont renvoyées à la Commission I.

M. Vischer propose de supprimer au 1er alinéa de l'article 15 les mots: »Soit en l'arrêtant en cours de route« et »ou en cours de route«, conformément au désir du Verein allemand.

Les ordres donnés par l'expéditeur en cours de route dans le but d'arrêter les marchandises et de les faire livéer à une station intermédiaire, apportent le trouble dans le trafic, entraînent un nouveau chargement des wagons et rendent nulles les feuilles de route qui peuvent avoir été

antérieurement remises. Aucune urgente nécessité ne réclame l'introduction du système qui accorde à l'expéditeur le droit de donner des ordres en cours de route.

M. Gerstner, au contraire, fait observer qu'il peut arriver certains cas, comme par exemple la faillite d'un destinaitare, qui exigent que l'expéditeur ait le droit d'arrêter la marchandise en cours de route ou de modifier la route à suivre. Le texte du 4e alinéa n'est pas impératif, et permet d'exiger du chemin de fer ce qui lui sera possible de faire. On pourrait le modifier encore dans le sens de la proposition Vischer.

Il propose de la renvoyer à la Commission II.

La séance est levée à 1 1/4 heure.

Le Président:
Bavier.

Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

Vme Séance.

Lundi 26 septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres qui ont assisté à la précédente séance, à l'exception de M. Leibfried.

Le procès-verbal de la troisième séance est approuvé. Celui de la séance du 24 septembre est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion de la proposition de M. Vischer continue. M. Vischer ne s'oppose pas à ce que l'examen de la question soit renvoyé à la Commission.

M. Herich estime que la garantie que le quatrième alinéa de l'article 15 donne aux Compagnies suffit. La Commission pourrait, au besoin, l'étendre; mais le »stoppage in transitu« doit être maintenu en tout cas dans l'intérêt du commerce.

M. Lejeune demande ce qu'il faut entendre par »trouble considérable dans le trafic«. Ce serait au chemin de fer à l'apprécier. Il voudrait que la Conférence se prononçât sur le principe même, et que l'article ne fût pas renvoyé à la Commission sans que les instructions nécessaires eussent été données.

M. Perl répond que le texte français n'est pas la reproduction exacte du texte allemand, qui dit »transport régulier« et non pas »trafic«. Il ne s'oppose pas à ce que la question soit, pour la partie technique, renvoyée à la Commission II, après toutefois que le principe en aura été discuté par la Commission I.

M. George appuie le renvoi à la Commission I; il ne s'agit que de modifier le texte de l'article pour le rendre moins impératif.

La proposition est, en définitive, renvoyée à la Commission II.

Art. 16.

»Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'article 15, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.«

M. Perl propose au 1er alinéa d'ajouter, après les mots »des créances« ceux de »et des débours (article 11).« La même adjonction devra être faite au texte de l'article 17. Il est d'usage que toutes les créances résultant du contrat de transport soient mentionnées au verso de la lettre de voiture; mais elles n'existent pas toujours toutes en vertu du contrat de transport. C'est pourquoi il serait bon de dire expressément que tous les frais grevant la marchandise doivent être mentionnés dans la lettre de voiture, et que le destinataire est aussi tenu, par exemple, du paiement des frais de douane et autres de même nature.

M. Gerstner appuie cette proposition, qui devra être mise en harmonie avec l'article 11. Il se prononce pour le renvoi à la Commission II.

M. de Seigneux fait observer qu'en pratique il peut arriver que des commissionnaires grévent les marchandises de frais nommés »débours«; il faut donc, pour éviter toute confusion, ne pas se servir de ce terme.

M. Perl ne croit pas cette observation, en tant que concernant le transport avec interposition de navigation, fondée. Le texte de l'article 16, amendé comme il le propose, sera suffisamment clair. La première Conférence a déclaré que les dispositions de la Convention ne s'appliquent pas au transport maritime; le chemin de fer ne conclut donc de contrat qu'avec la personne qui lui remet la marchandise, l'expéditeur ou son intermédiaire; les créances dont ces derniers peuvent avoir grevé la marchandise ne concernent en rien le chemin de fer.

M. Herich estime qu'une modification dans le texte du 1er alinéa de l'article 16 rendrait encore mieux la pensée de M. Perl. Il suffirait de dire »les créances résultant du contrat de transport.«

M. Perl déclare avoir eu la même pensée, mais il considère comme plus exact de dire que toutes les créances, sans exception, qui peuvent résulter du transport, doivent être mentionnées dans la lettre de voiture.

M. Herich se range à cette opinion; toutefois c'est l'article 11 qui devra être modifié dans ce sens.

M. Durbach est d'accord, quant au fond, avec M. Perl; il estime

qu'en présence du formulaire de lettre de voiture qui mentionne les débours, il n'y a pas lieu d'insérer dans le texte de la Convention une clause de cette nature.

Il a été constaté, en outre, que la décision qui serait prise relativement au duplicata pourrait modifier, cas échéant, l'alinéa 2 de l'article 16 et que, en général, les articles 16, 17 et 18 devront être discutés ensemble. La Conférence a voté en définitive le renvoi de l'alinéa 2 de l'article 16 à la Commission I, et celui de l'alinéa 1 à la Commission II.

Art. 17.

»La réception de la marchandise et de la lettre de voiture obligent le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport.«

M. George fait observer que cet article ne s'applique qu'aux marchandises voyageant en port dû, et que la Convention ne contient pas de disposition relative aux marchandises voyageant en »port payé«.

M. Herich fait observer que le texte français ne reproduit pas le texte allemand. Il se prononce pour la première de ces rédactions, estimant que sa différence que l'on a voulu, pour les motifs qui ont été donnés lors de la discussion de l'article 12, établir entre le port payé et le port dû, n'est pas exacte. L'article 17 corrobore le principe d'après lequel les frais de transport doivent être mis à la charge du destinataire qui accepte la marchandise. C'est un principe de droit d'une conception facile.

M. Villa estime que cette question rentre dans les cas prévus aux articles 20 et 21, qui traitent du droit de gage des chemins de fer. Ces derniers doivent toujours avoir le droit de se faire payer tous les débours que leur a occasionnés le transport.

M. Gerstner répond à M. George que l'article, dans l'intention des auteurs du projet, s'applique aux deux espèces de transport »en port dû« et »en port payé«. La question est de savoir ce qui reste dû. Il est bien certain que le destinataire est tenu de payer tout ce qui n'a pas été payé. La question de savoir s'il y a lieu de modifier l'article pour dispenser le destinataire de tout paiement, quand la marchandise est livrée en port payé, rentre dans un autre ordre d'idées.

M. Perl est d'accord, en principe, avec M. Gerstner.

M. George constate que cet article donne lieu à des interprétations différentes.

M. Herich émet encore son opinion, puis la Conférence renvoie la question à l'examen de la Commission I.

Art. 18.

»Si le transport est empêché ou interrompu temporairement par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Dans ce cas il pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux

de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.«

M. Gola. L'article prévoit le cas où l'interruption de transport peut entraîner la résiliation du contrat, à condition toutefois que l'interruption résulte d'une impossibilité absolue de continuer le transport. Mais il importe beaucoup, dans l'intérêt du commerce et des chemins de fer, que les Administrations, quand l'expéditeur ne donne pas d'ordres, soient autorisées à faire suivre d'office les expéditions par une autre voie libre, quoiqu'elle soit plus longue pour le temps ou le parcours. C'est pour cela qu'il propose de renvoyer l'article à la Commission II pour étudier un système qui permettrait aux Administrations de prendre les mesures nécessaires dans l'intérêt de l'expéditeur et avec la plus grande économie possible.

M. Villa croit que, dans ce cas, les Administrations sont autorisées de droit à pourvoir d'office dans l'intérêt des expéditeurs.

M. de Seigneux estime que l'expéditeur doit être avisé de l'interruption et que, s'il ne donne pas de nouveaux ordres, il y a lieu d'appliquer les dispositions de l'article 6, lettre l, qui prescrit au chemin de fer de choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur.

M. Gerstner appuie la proposition Villa dans ce sens que l'expéditeur doit être immédiatement prévenu de l'interruption de transport par l'entremise de la gare d'expédition.

M. Kilényi fait observer que l'article 18 ne vise que le cas où le transport est temporairement interrompu, de manière à ne pouvoir être continué. L'expéditeur n'est pas obligé dans ce cas d'attendre que l'obstacle soit levé et peut résilier le contrat. Il peut se présenter un autre cas, différent du premier et qu'il est important de prévoir dans la Convention. C'est celui où le transport, par suite de trouble dans le trafic, ne peut être continué sur la ligne choisie par la Compagnie ou désignée par l'expéditeur, mais où il est possible de l'effectuer par une autre voie, même plus longue. Il ne serait pas, dans ce cas, utile d'attendre, pour l'expédition ultérieure de la marchandise, que l'obstacle fût levé; ce sera au chemin de fer à décider, si, dans l'intérêt de l'expéditeur, il ne conviendrait pas d'expédier la marchandise par cette autre route. C'est dans ce sens que l'orateur appuie le renvoi à la Commission II; elle examinera s'il n'y a pas lieu de compléter l'article 18 en y insérant le deuxième alinéa du § 58 du règlement d'exploitation allemand.

M. Gola se prononce dans le même sens; il demande si les publications dont on se sert actuellement pour porter à la connaissance du public les interruptions de transport, ne doivent pas suffire comme avis à l'expéditeur.

M. Herich croit aussi qu'il est dans l'intérêt du commerce d'adopter ici le deuxième alinéa du § 58 du règlement d'exploitation allemand, qui accorde au chemin de fer le droit d'expédier, sans autre avis, en cas de trouble dans le trafic, la marchandise par une autre voie. Cette dérogation au droit de disposition absolu de l'expéditeur est pratique; il est difficile, quand les distances sont considérables, de demander les ordres de

l'expéditeur, auquel il est impossible d'apprécier l'état des choses, et qui, par cela même, pourra retarder l'expédition de la marchandise. Le chemin de fer, en sa qualité de »negotiorum gestor,« est responsable de la route choisie et des frais supplémentaires que ce choix peut entraîner.

L'article est renvoyé à la Commission II.

Art. 19.

En ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

M. Perl propose d'insérer, après les mots »livraison des marchandises« une référence aux articles 16 et 17.

M. Kolessow propose de supprimer les mots »ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination.«

M. Gerstner, en ce qui concerne cette dernière proposition, répond que les mots dont on demande la suppression, ne sont qu'une conséquence même du principe posé par l'article. Les supprimer serait rendre le texte de cet article moins clair; le principe restera le même. C'est pour ces motifs qu'il votera contre cette proposition.

Subsidiairement, M. Gerstner proposerait de dire:

»Si le lieu de destination désigné dans la lettre de voiture n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, telle qu'elle est déterminée par les dispositions de la présente Convention, cesse à la station. L'article 19 est applicable au transport ultérieur.«

M. de Seigneux estime que l'article 19 est suffisamment clair; au besoin on en pourrait modifier la rédaction.

L'article, tel qu'il a été amendé par M. Perl, est adopté à l'unanimité; M. Gerstner a retiré sa proposition sous réserve de la présenter ultérieurement à l'article 30.

Art. 20.

»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des frais de transport, ceux de douane, les débours et autres frais nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et amendes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.«

Adopté sans discussion.

Art. 21.

»Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.«

M. Asser déclare que le gouvernement des Pays-Bas n'insiste pas pour l'adoption de l'amendement qu'il a formulé sur cet article dans sa Note de l'année 1878, tendant à accorder au chemin de fer un droit de privilège sur la marchandise pendant trois jours après la livraison. Le droit de privilège a un caractère essentiellement relatif: il ne peut être réglé séparément pour une seule créance, puisqu'il s'agit surtout de régler l'ordre des différents privilèges. On doit donc s'en référer à cet égard aux législations nationales et voter l'article de la Convention comme il a été rédigé.

MM. George et Gerstner se prononcent pour le maintien de l'article, qui est adopté sans modification.

Art. 22.

»Les contestations pouvant s'élever au sujet du droit de gage seront réglées d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.«

M. Meyer, appuyé par M. George, propose de dire:

»Les effets du droit de gage seront réglés par la loi du pays où s'effectue la livraison.«

Adopté.

Art. 23.

»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après le recouvrement des créances mentionnées à l'art. 20, de payer aux chemins de fer précédents leur part des créances. Il y est également tenu s'il délivre la marchandise sans recouvrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire.«

MM. Perl et Riemsdyk se prononcent en faveur de l'opinion du Verein allemand, et pensent que l'on devrait dire, d'une manière générale, que le chemin de fer qui encaisse des frais de transport, émoluments, accessoires, etc., est obligé de rembourser aux entreprises co-intéressées la part qui leur revient. Ils proposent de renvoyer, dans ce sens, l'article à la Commission II.

M. Meyer objecte qu'il s'agit plutôt d'une modification rédactionnelle: le chemin de fer est toujours tenu de payer.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 24.

»Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans le cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur applicables au chemin de fer chargé de la livraison.«

M. de Seigneux désire que les avis à l'expéditeur, prévus à cet

article, soient transmis par voie postale, attendu que l'envoi par chemin de fer laisse souvent à désirer. Il retire cette proposition, combattue par MM. Gola et Lejeune, sur l'observation de M. le Président que le texte de l'article est suffisamment explicite.

Art. 25.

»Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, de dresser des procès-verbaux des recherches effectuées et de les communiquer aux intéressés sur leur demande. Soit que le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, soit que l'ayant droit en allégue l'existence, il sera immédiatement procédé à la vérification de la marchandise, à l'estimation du dommage et à la recherche de la cause et de l'époque à laquelle remonte la perte partielle ou l'avarie. La vérification devra être faite en présence de témoins ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant droit présent si possible.

Les experts jurés ou nommés d'office seront choisis de préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.«

M. Perl fait deux propositions:

1⁰ D'ajouter au premier alinéa, avant les mots »aux intéressés«, ceux de »à la gare de départ«.

2⁰ De rédiger comme suit le dernier alinéa: »La loi du lieu de destination règle ce qui concerne la constatation de l'état de la marchandise.«

M. Perl motive sa première proposition en disant qu'elle répond à un voeu des commerçants russes. Il est pratique de prévenir en tout cas la station d'expédition, qui connaît l'expéditeur et peut se renseigner auprès de lui.

M. Gerstner répond que, par »les intéressés«, il faut comprendre le public et toutes les gares intéressées, auxquels le résultat de l'enquête doit être communiqué. Cette communication peut avoir parfois, pour ces dernières, une grande importance.

Le premier amendement de M. Perl est adopté en principe.

Quant au second, M. Perl fait observer que les règles sur la preuve changent suivant les législations. On ne pourra appliquer partout des dispositions aussi strictes que celles que contient la dernière phrase du 1er alinéa.

MM. de Seigneux et Gerstner répondent que le texte de l'article suffit; il prescrit les règles générales qui sont consacrées par la plupart des législations. M. Gerstner propose le renvoi de l'amendement à la Commission, qui, tout en maintenant le principe, examinera la question de savoir s'il peut être tenu compte de la proposition de la délégation de Russie.

M. Villa est du même avis. Il ne croit pas que l'application de cet article puisse entraîner de difficultés; dans les limites de son texte, la

procédure spéciale de chaque pays demeure réservée. La Commission aurait, cas échéant, à examiner aussi l'article 7.

L'amendement est renvoyé à la Commission I.

La séance est levée à midi.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

VIme Séance.

Mardi 27 Septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres qui ont assisté à la séance du 26 courant.

Le procès-verbal de la 4me séance est approuvé; celui de la 5me est distribué à MM. les Délégués.

Art. 26.

Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

M. Gerstner fait observer que cet article, qui fait dépendre la question de détermination du for du droit de disposition, devra nécessairement être modifié et rendu conforme à la décision à intervenir pour les articles 15 et 16.

M. George. La rédaction du texte de cet article doit être modifiée; sinon, il pourrait arriver que personne n'aurait d'action.

M. Meyer considère cette opinion comme erronée. Il appuie néanmoins le renvoi à la Commission I.

Adopté.

Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture internationale, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que par devant un tribunal dans le ressort

duquel l'administration actionnée aura, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu.

Une fois l'action intentée, le droit d'option de l'ayant droit est éteint.

M. Perl propose de supprimer les mots »contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture«, pour les remplacer par »contre l'administration expéditrice, l'administration destinataire ou contre l'administration, etc.«.

M. Gerstner. Le texte de l'article semble implicitement contenir la proposition de M. Perl; il y a toutefois, au fond, une divergence. Le projet accorde l'action contre le chemin de fer premier transporteur, contre celui sur le réseau duquel le dommage a été occasionné et encore contre celui qui a reçu, en dernier lieu, la lettre de voiture avec la marchandise. Ce dernier ne sera pas toujours, comme le croit M. Perl, le chemin de fer dans le réseau duquel se trouve la gare destinataire. On ne comprend pas que ce dernier puisse être actionné pour un transport qu'il n'a pas effectué.

M. Perl répond que les intérêts du commerce réclament une disposition comme celle qu'il a proposée; on ne peut obliger les commerçants à s'enquérir du lieu où le transport a pu être interrompu et à faire valoir leurs droits dans un pays étranger, dont la législation leur est inconnue.

M. Meyer appuie M. Gerstner.

M. George votera pour la proposition de M. Perl. Il voudrait que l'action pût être intentée aussi au lieu de la gare de départ. En France, les compagnies peuvent être actionnées:

1° devant le tribunal du siége social;

2° devant le tribunal du lieu où il existe une gare pouvant être considérée comme une succursale et comme un domicile social;

3° devant le tribunal dans l'arrondissement duquel le contrat a été conclu et la marchandise livrée;

4° enfin, devant celui où le paiement doit être effectué.

M. George ne croit pas que l'on puisse modifier ces dispositions; il propose de renvoyer la question à l'examen de la Commission I.

M de Seigneux combat la proposition de M. Perl. Il faut, certes, abandonner aux lois du pays ce qui concerne la compétence des Tribunaux; mais la Convention internationale doit contenir des dispositions qui mettent, dans chaque pays, les parties au bénéfice des mêmes droits.

M. Lejeune propose de dire à l'avant-dernier alinéa:

»L'action sera intentée devant le Tribunal déclaré compétent suivant la loi du pays.«

Il fait observer que les lois des divers pays sont, dans ce domaine, plus favorables aux commerçants que les dispositions de la Convention, et qu'il semble difficile de pouvoir accepter ces dernières.

M. Gerstner ne s'opposerait pas à ce que la loi du pays fut compétente s'il était constant que les dispositions légales de chaque Etat ne sont pas contraires les unes aux autres, et si elles admettaient toutes le

for du domicile, à l'exclusion d'autres »fora specialia«. Si une législation prévoit, par exemple, que le défendeur puisse être actionné ailleurs qu'au lieu de son domicile dans le pays du demandeur, p. ex. il y aurait là une disposition créant une inégalité en droit et contraire à l'ordre public. Nous ne connaissons pas les lois particulières de chaque Etat; il faut donc qu'une formule générale, comme celle de la Convention, écarte les tribunaux d'exception.

M. Asser est d'avis que la désignation du tribunal compétent doit être réservée à la législation de chaque Etat. Cependant, il reconnaît qu'on doit éviter le grave inconvénient signalé par M. Gerstner. A cet effet, il statue que la compétence sera fixée, non pas par la lex fori, mais par la lex domicilii de la compagnie assignée. En ce cas, il n'arrivera jamais qu'un juge sera compétent en vertu des lois exceptionnelles, comme l'article 14 du Code Napoléon. M. Asser propose donc l'amendement suivant:

»L'action sera intentée devant un tribunal de l'Etat dans lequel l'Administration actionnée a son domicile, compétent d'après la loi de cet Etat.«

M. Villa estime que la rédaction du quatrième alinéa de l'article 27 répond à son but, parce que les mots »domicile élu« ne peuvent que se rapporter au principe de droit commun. C'est au lieu du contrat que les contractants doivent avoir élu leur domicile. — Néanmoins, il ne s'oppose pas à ce que l'article soit renvoyé à la Commission, qui serait chargée de mieux faire ressortir cette idée. En tout cas, il doit être pris note au procès-verbal de ces observations présentées.

M. Perl rappelle, en réponse à M. Meyer, qu'en 1878 (Procès-verbaux, page 35) la délégation allemande se prononçait pour le principe qu'elle combat aujourd'hui; M. Meyer réplique qu'il s'agissait alors d'une proposition de M. Pynappel, différente, au fond et à la forme, de celle de M. Perl. Il se prononce pour le renvoi à la Commission.

Les propositions de Messieurs Perl et Asser sont renvoyées à la Commission I.

M. Kilényi propose d'insérer dans l'article 27, deuxième alinéa, une disposition ainsi conçue:

»Les chemins de fer participant à un transport international ont le droit de demander que pour les expéditions effectuées sur leur réseau jusqu'à la frontière d'un Etat voisin, il soit établi un compte préalable des taxes de transport jusqu'à la station de frontière; éventuellement et jusqu'à ce que le compte définitif ait été liquidé, qu'il leur soit fait des avances sur leurs créances.

L'article 27 oblige les chemins de fer au transport tel qu'il est réglé par la Convention internationale; c'est là que le principe est consacré. Les administrations sont tenues d'observer le contrat de transport avec toutes les obligations qui en découlent, soit l'obligation absolue d'accepter les marchandises et celle d'ouvrir des crédits aux autres administrations. Il est créé ainsi une union entre les administrations qui participent au contrat de transport international, union qui leur impose l'obligation de se désister de leur droit de considérer comme gage la marchandise transportée, sans avoir de garantie quelconque à l'égard des lenteurs éventuelles que peut subir le règlement de compte des frais de transport qui leur sont dûs,

Les unions de chemins de fer ont déjà cette communauté d'intérêts dans le transport; mais entre ces unions, dans lesquelles les administrations connaissent déjà leur solvabilité réciproque et ont pris de plein gré leur leur arrangements, et l'obligation telle qu'elle résulte de la Convention, qui met en relation des administrations jusqu'ici entièrement étrangères les unes aux autres, il y a une grande différence. Aucun doute ne peut s'élever sur la nécessité de cette obligation dans l'intérêt du transport international; il n'est pas douteux non plus que nous devions chercher un tempérament à cette obligation et garantir le plus possible les chemins de fer contre les conséquences qu'elle peut avoir. Ce moyen, toutefois, ne devra en rien diminuer cette obligation, et ne pas avoir pour conséquence une interruption du transport international.

C'est le but de cet amendement; il prévoit l'obligation absolue des chemins de fer d'effectuer le transport international, et donne en même temps aux chemins de fer le droit de réclamer le décompte préalable des frais de transport. Les chemins de fer d'un même Etat connaissent réciproquement leur état de solvabilité et peuvent organiser à leur gré leurs règlements de comptes.

Là où il n'existe pas d'unions, ces règlements de compte préalables ont lieu déjà maintenant tels que les prévoit l'amendement et ne présentent aucun inconvénient. Les administrations adopteront certainement ce mode de procéder; mais il convient qu'il soit établi en droit.

L'adoption de cette proposition écarterait bien des objections que l'on a faites contre la Convention.

La Commission de rédaction aura à se prononcer sur la place à assigner à cet amendement.

M. Riemsdyk est d'accord en principe avec M. Kilényi; il voudrait que ce même droit fut accordé non pas seulement aux chemins de fer de pays voisins, mais encore aux chemins de fer d'un même pays entre eux.

M. Perl reconnaît que la proposition de M. Kilényi est bonne; toutefois, des difficultés pratiques s'opposent à son exécution.

M. Lejeune appuie l'amendement de M. Kilényi comme tendant à réaliser, sans nuire en rien à la régularité, ni à la rapidité des transports, une partie des garanties qui doivent former le corollaire de l'article 1er. Sans vouloir examiner dès maintenant quel sera le mode à suivre pour constater l'état de solvabilité des compagnies, M. Lejeune estime que celui proposé par M. Kilényi fournira d'utiles éléments d'appréciation.

M. George déclare que la proposition de M. Kilényi lui semble acceptable. Il voudrait toutefois savoir si elle accorde au chemin de fer le droit de réclamer contre remise des marchandises le paiement immédiat des frais de transport. Que décider si une compagnie ne paie pas les frais à elle réclamés, et se refuse même à donner des avances?

M. de Seigneux répond que, dans son opinion, l'amendement de M. Kilényi n'a pas une portée aussi grande; il n'a voulu qu'accorder aux compagnies la possibilité de régler leurs comptes le plus promptement possible. Le chemin de fer n'est pas fondé à réclamer le paiement immédiat; ce serait arrêter le transport international. M. de Seigneux estime que

dans ces conditions, la proposition de M. Kilényi n'a pas d'importance pratique. D'un autre côté, elle devrait être insérée dans l'article 5.

M. Lejeune recommande de nouveau l'adoption de la proposition de M. Kilényi. Elle aurait pour effet, si le paiement des frais de transport n'avait pas lieu au moment de la remise de la marchandise, d'en hâter le règlement. Il sera facile de constater l'état de solvabilité d'une compagnie; si elle devient insolvable, elle sera exclue de l'union.

Messieurs Villa et Gola contestent, comme M. Perl, la possibilité d'appliquer en pratique une disposition de cette nature. Il faut observer que les comptes seront liquidés rarement entre deux chemins de fer ou deux unions seulement, mais plus souvent entre plusieurs. On ne peut imposer, comme condition d'adhésion à la Convention, à une gare intermédiaire l'obligation de faire l'avance de remboursements que le chemin de fer dernier transport seul encaissera.

M. Steinbach appuie l'amendement de M. Kilényi, amendement qui, à son avis, a effectivement une portée pratique. M. Kilényi veut prévenir l'interruption du transit et chercher les moyens d'y parvenir. L'amendement a pour but d'écarter d'abord un malentendu qui pourrait résulter de la teneur actuelle de l'article 23. Les administrations ne peuvent notamment pas être tenues d'attendre leur règlement de compte jusqu'à ce que le transport complet ait été effectué; elles sont fondées à réclamre à celles auxquelles elles remettent la marchandise le paiement de ce qui leur est dû et immédiatement après la remise. Puis qu'on n'admet pas que la première administration puisse se prévaloir de ce droit pour refuser de faire suivre la marchandise, il faut au moins lui laisser la faculté de réclamer immédiatement ce qui lui est dû. Là où il existe déjà entre les chemins de fer des unions qui admettent des crédits ouverts et des décomptes réciproques, il va sans dire qu'il est superflu d'insérer dans la Convention un principe déjà appliqué. Mais là où de telles unions n'existent pas, il faut y pourvoir, et cela ne peut se faire qu'en accordant aux administrations le droit de réclamer immédiatement ce qui leur est dû, car on ne saurait pas les obliger à attendre longtemps ce règlement de compte. En posant ce principe, on arrivera à provoquer des unions entre les administrations, et ces unions règleront entre elles les dispositions relatives à la comptabilité et aux avances. Ce sera certainement là le meilleur moyen de sortir de la difficulté.

M. Perl n'entend pas rejeter, sans autre examen, la proposition Kilényi; il voudrait qu'elle fût renvoyée à la Commission II, qui la discuterait en même temps que l'article 23; il ne s'opposerait pas à ce qu'elle fût admise en principe.

M. George préfèrerait qu'elle fût renvoyée à la Commission I; elle soulève une question de principe, qui ne doit pas être étudiée au point de vue technique seul.

M. Vischer estime que la proposition de M. Kilényi a un côté faible; elle part de la présomption que les chemins de fer de chaque pays sont constitués en union. Elle ne trouvera son application que là où ces unions existent; là seulement il est possible d'établir des comptes préalables et

d'exiger des avances. Mais ces unions n'existent pas partout, et, là où elles font défaut, une disposition de cette nature serait inapplicable.

M. Kilényi répond qu'il n'est pas parti du même point de vue que M. Vischer, et que sa proposition vise plutôt les chemins de fer qui ne sont pas en union. Là où des unions existent déjà, la question des décomptes est réglée; mais là où il n'en existe pas, il faut y pourvoir de la manière indiquée. Même s'il n'y a pas d'union, le décompte peut avoir lieu immédiatement et définitivement, si possible, ou sinon, provisoirement. Le droit d'exiger un décompte immédiat entre stations frontière, tel qu'il est proposé, est fondé sur ce que les administrations d'un même Etat forment naturellement entre elles une espèce d'union et sont continuellement en relations et en compte, de telle sorte qu'il n'y a pas à y pourvoir par une Convention internationale, ni à sanctionner ce qui existe.

Messieurs Gerstner, George, de Seigneux et Perl discutent encore la question de savoir à quelle Commission la proposition de M. Kilényi doit être renvoyée. La Conférence décide de la renvoyer à la Commission I, qui la discutera en principe et la renverra à son tour, cas échéant, à la Commission II, qui l'examinera en même temps que l'article 23.

M. Perl propose d'ajouter à la fin de l'article:

»L'action peut être intentée contre les autres chemins de fer mentionnés au 3me alinéa lorsqu'une compagnie actionnée devient insolvable après avoir été mise en cause.«

L'article contient une lacune en ce qu'il ne réserve pas une nouvelle action contre une autre compagnie pour les cas d'insolvabilité du chemin de fer actionné en première ligne.

M. Asser estime aussi que cet article doit être complété, et garantir au demandeur, débouté pour avoir assigné par erreur un chemin de fer sur le réseau duquel il a cru que le dommage avait été causé, le droit de pouvoir assigner les autres chemins de fer.

M. Meyer s'oppose à la prise en considération de cet article; cette éventualité ne se présentera pas, car, dans le doute, l'action peut être intentée contre la gare d'expédition ou la gare de destination.

Les deux propositions sont renvoyées à la Commission I.

Art. 28.

»Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'art. 27, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions.«

M. Riemsdyk demande s'il n'y a pas lieu de citer seulement le troisième alinéa de l'article 27.

M. George demande pourquoi l'on a limité le droit de faire valoir les réclamations fondées sur le contrat de transport international. Le texte français n'est pas la traduction exacte du texte allemand; il faut donc renvoyer cet article à la Commission I.

M. Meyer explique le sens de l'article, qui est renvoyé à la Commission I.

Art. 29.

»Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.«

Adopté sans discussion.

Art. 30.

»Le chemin de fer est responsable sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.«

M. Gerstner présente de nouveau la proposition qu'il avait déjà faite pour l'article 19, ainsi conçue:

»Pour le cas où le lieu de destination n'est pas station de chemin de fer, on doit faire cesser la responsabilité du chemin de fer à la gare d'arrivée.«

Cette disposition est empruntée à l'article 65 du règlement général sur les chemins de fer allemands et autrichiens; elle semble être contenue dans les articles 16, dernier alinéa, 19 et 30 combinés, mais il est bon, pour prévenir toute erreur, de l'insérer textuellement.

Il n'est pas fait d'autre proposition, et l'article, ainsi amendé par M. Gerstner, est adopté.

Art. 31.

»Le chemin de fer n'est pas responsable:

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture, (voir art. 9) sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des presriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opé-

ration du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire,
en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,
en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,
en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si le chemin de fer établit que, en égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire.«

M. Perl propose, au chiffre 4, d'ajouter, après coulage extraordinaire, les mots »dessication et déperdition.«

Cette proposition est adoptée.

Il propose, au chiffre 6, d'ajouter après »marchandises« les mots »et bestiaux«, parce que dans la plupart des pays il est interdit d'expédier des bestiaux non accompagnés.

M. Gerstner est d'accord avec M. Perl, mais il ne croit pas nécessaire d'insérer cette disposition dans la Convention, qui, dans le terme »marchandises« comprend aussi les bestiaux (voir Procès-verbaux de 1878, 16me séance). Le transport des bestiaux s'effectue conformément aux règlements de chaque Compagnie; il n'y a pas lieu de dire dans la Convention si les bestiaux doivent être accompagnés ou non.

M. Durbach explique qu'en France les règlements portent la mention »marchandises et bestiaux.«

La proposition de M. Perl est acceptée.

M. George demande si le chemin de fer est obligé d'accepter les marchandises dont l'emballage est défectueux et si, au cas où elles viennent à être avariés, il n'est jamais tenu du paiement de l'indemnité.

Il lui est répondu qu'il n'en est pas tenu s'il se trouve dans les conditions prévues au chiffre 2 de l'article.

M. Vischer voudrait dire, au lieu de wagons découverts, »wagons non fermés«, puisque c'est à l'expéditeur à décider si les wagons doivent être couverts. En droit, un wagon bâché est assimilé à un wagon découvert.

M. Gerstner appuie ces observations, dont il est pris note au Procès-verbal.

M. George dit que la présomption, établie par le dernier alinéa, que l'avarie résulte de l'une des causes indiquées, n'existe que lorsque le

chemin de fer aura préalablement fait la preuve que le dommage a pu résulter d'une de ces causes. Ce serait aggraver la responsabilité des compagnies, surtout en France, où elles sont irresponsables, lorsque la marchandise voyage à taxes réduites. C'est au demandeur seul alors à faire la preuve. Il demande si cet article laisse subsister les taxes réduites.

M. Gerstner répond que la Conférence de 1878 a adopté en général le principe des tarifs français, principe dont, en fait, l'article 31 ne s'écarte pas. On a voulu se borner à indiquer les présomptions qui font cesser la responsabilité du chemin de fer. Cet article consacre un principe de droit commun; il n'y a pas de divergence entre les dispositions relatives aux tarifs en France et celles du projet de Convention.

L'article est renvoyé à la Commission I.

La séance est levée à 12½ heures.

Le Président:
Bavier.

Les Sécretaires :
Farner.
Vogt.

VIIme Séance.

Lundi 28 septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents les mêmes membres qui ont assisté à la précédente séance.

Le procès-verbal de la 5e séance est approuvé; celui de la 6me séance est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion commence à l'article 32.

Art. 32.

»En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, snbissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.«

Cet article est adopté sans discussion.

Art. 33.

»Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.«

Adopté sans discussion.

Avant d'aborder l'article 34, M. Steinbach propose que l'on mette simultanément en discussion les articles 34 à 38. Les dispositions qu'ils renferment sont si intimément liées les unes aux autres qu'il ne serait pas possible de les traiter isolément.

Cette proposition est adoptée, après que M. Gerstner a fait observer que l'article 34 contient le principe duquel les autres articles ne sont qu'une application, ce qui toutefois ne s'oppose pas à ce qu'ils soient discutés en bloc. Les articles 34 à 38 sont conçus comme suit:

Art. 34.

»Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant de marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être réclamés si la marchandise était arrivée à destination, seront déduits du montant de l'indemnité.«

Art. 35.

»Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux, aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé par ces tarifs, mais seulement aux conditions suivantes:

1⁰ Les conditions spéciales (tarifs spéciaux) devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir.

2⁰ Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.

3⁰ Elles devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer.

Si toutes ces conditions sont réalisées, l'ayant-droit ne recevra au maximum, pour indemnité (voir art. 34), que la valeur ainsi déclarée.«

Art. 36.

»Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.«

Art. 37.

»Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34.

En cas de déclaration de valeur faite conformément à l'art. 35, l'indemnité sera proportionellement réduite.«

Art. 38.

»S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les art. 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.«

M. Herich veut aborder en premier lieu les articles 34 et 35, et les considérer tant au point de vue théorique et juridique qu'au point de vue pratique et commercial. On dépasse le but en demandant que le transporteur soit non seulement diligent, mais qu'il porte encore l'entière responsabilité, et qu'on ne l'en dispense que dans le cas de force majeure. Il suffirait parfaitement pour les besoins du public de dire que les administrations sont tenues d'effectuer le transport avec tout le soin possible, et qu'elles ne sont responsables que dans les cas de fraude ou de négligence grave. Au lieu de cela, on impose l'entière responsabilité aux administrations et on n'admet d'exception que pour le cas de force majeure. Il serait très-désirable de préciser ce qu'on doit réellement entendre par »cas de force majeure«, car c'est une expression qui prête à des interprétations très-diverses, et il faut que les administrations soient exemptes de la responsabilité non seulement pour les cas qui échappent à la puissance humaine, mais aussi pour les conséquences de ceux que toutes les précautions possibles ne suffisent pas à conjurer. La responsabilité étant pour ainsi dire entière, il serait tout-à-fait inadmissible, en présence de l'immense développement du trafic et surtout en présence des parcours considérables sur lesquels s'effectuent les transport internationaux, qu'on pût réclamer comme indemnité la valeur que la marchandise aurait eue au lieu de destination. Pas plus qu'il n'est admissible de rendre les administrations responsables d'un bénéfice manqué ou des retenues (amendes) qu'encourt un fournisseur qui ne livre pas la marchandise à temps, pas plus il ne serait juste, lorsqu'il s'agit de transports internationaux, de prendre le moment et le lieu de la livraison comme base de l'indemnité due. En

dépit de toutes les dispositions relatives aux délais, il est impossible de fixer exactement d'avance le jour auquel un colis aurait dû arriver, et en présence des fluctuations de prix qui se produisent chaque jour sur le marché, surtout pour les marchandises expédiées par quantités considérables, il serait imprudent d'exposer les administrations à payer la valeur qu'aurait pu avoir une marchandise en un lieu souvent très-éloigné. La valeur d'une marchandise augmentant en général à mesure qu'elle parvient à un point plus éloigné, il faudrait — si l'on admettait une indemnité basée sur la valeur au lieu de destination — que les tarifs, au lieu d'être relativement meilleur marché pour les grandes distances, fussent de plus en plus élevés. De plus, dans le cas de perte d'un colis, il serait bien difficile de déterminer quelle valeur il aurait eue au lieu de destination. Ce serait une source de procès. L'orateur propose, par conséquent, que l'indemnité prévue à l'article 34 soit basée sur la valeur marchande que les produits de même nature et qualité avaient »au moment et au lieu de la remise au chemin de fer«.

M. Herich propose, en outre, en se plaçant tout spécialement au point de vue des intérêts du commerce, qu'on biffe les conditions spécifiées sous les chiffres 1, 2 et 3, et qu'on admette, sans autre, des taux normaux. Bien que l'expéditeur, en remettant au transport des marchandises dont l'emballage est défectueux, rende, aux termes de l'article 9, l'administration irresponsable, il n'est pas douteux qu'en cas de dommage, l'indemnité à payer ne devrait pas dépasser certains maximums. La théorie de ces maximums a parfaitement fait ses preuves partout où s'applique le règlement de transport allemand. C'est le correlatif des tarifs spéciaux à taxes réduites. Le public commerçant a pleine confiance dans les administrations de chemins de fer; le taux de l'indemnité lui importe beaucoup moins qu'un transport sûr, prompt et bon marché. Dans les contrées où le trafic est moins actif, mais où cependant de grandes quantités de marchandises sont remises à certains moments, il est impossible aux administrations de prendre toutes les précautions désirables. Il leur faudra, par conséquent, ajouter au tarif une prime d'assurance. L'article 35 actuel serait une aggravation ; il rendrait illusoire, dans la plupart des cas, l'application des taux normaux et entraînerait une élévation des tarifs.

En présence de la proposition de M. Herich, M. Perl est d'avis que, avant d'entrer dans le détail de la discussion de l'article 34, il conviendrait de s'entendre sur le principe en général.

La délégation russe se place encore sur le terrain du projet de 1878; elle est d'accord avec le principe de la responsabilité entière, telle que l'Allemagne l'avait proposée. Elle déclare ne pas pouvoir se ranger au système du tarif normal que soutient M. Herich.

Les taux normaux n'excluent pas les déclarations de valeur moyennant des surtaxes spéciales ou une prime d'assurance. Comme, sur beaucoup de chemins de fer, par exemple en Russie, la majeure partie du trafic est taxé d'après la valeur suivant le tarif normal, qui n'atteint ni n'excède les taux fixés en Autriche-Hongrie et en Allemagne, il n'y a que les objets de grande valeur, c'est-à-dire la moindre partie des marchandises,

pour lesquels on déclare une valeur plus élevée. Le risque que court alors le chemin de fer, en cas de perte, n'est pas compensé par la prime d'assurance (surtaxe), attendu que cette prime ou surtaxe n'est pas en rapport avec les risques et que n'étant pas applicable à toutes les marchandises, elle exclut la formation d'un fonds d'assurances.

En ce qui concerne la détermination de la valeur marchande, la délégation russe a déjà formulé, à propos de l'article 13, la proposition de calculer la valeur de la marchandise d'après son prix au lieu d'expédition, en y ajoutant les frais de transport déjà faits. En cela, la délégation russe partage l'opinion de M. Herich, ainsi que celle du Verein des administrations de chemins de fer de l'Union allemande.

Relativement au bénéfice non réalisé (manque à gagner, lucrum cessans), il est tenu compte de la législation française dans le § 38, qui traite de l'intérêt à la livraison.

M. George. La délégation française est très-satisfaite de la transaction qui est intervenue, en 1878, entre le système français et le système allemand. Elle ne trouve rien à objecter à l'article 34, qui s'accorde assez bien avec ces deux systèmes. Le système du taux normal peut avoir sa raison d'être dans les pays où les transports consistent principalement en expéditions de marchandises d'une faible valeur; mais on ne saurait guère l'admettre en France, en Belgique, ni dans les autres pays où les transports se composent surtout de marchandises de grande valeur.

Néanmoins, pour donner satisfaction à tous les intérêts, on pourrait laisser dans l'article 35 un peu plus de latitude pour diminuer la responsabilité, comme l'a suggéré M. Herich.

M. Asser estime qu'il serait possible de trouver un système qui concilie les vues des différentes parties en cause. Il est clair qu'en droit strict les pertes partielles ou totales de marchandises devraient être remboursées d'après la valeur au lieu de destination. Mais si l'on tient compte des objections de nature pratique, il paraît plus désirable de prendre, comme base de l'indemnité, la valeur de la marchandise au lieu d'expédition, en y ajoutant les frais qui ont été faits. Mais il faut cependant permettre à l'expéditeur de se faire garantir la valeur de la marchandise au lieu de destination, ainsi que le dommage indirect dans la mesure de la valeur déclarée et moyennant payement d'une prime correspondante, en fixant toutefois un certain maximum d'indemnité afin de prévenir la spéculation.

M. Asser propose de modifier les articles 34 et suivants, en ce sens que:

1° L'indemnité pour perte totale ou partielle sera calculée d'après la valeur de la marchandise au temps et au lieu de l'expédition;

2° Il sera loisible à l'expéditeur de se faire garantir, moyennant une prime d'assurance, la valeur de la marchandise au lieu de destination, en tant qu'elle surpasse la valeur au lieu de l'expédition;

3° Il lui sera encore loisible, moyennant prime d'assurance, de se faire garantir l'intérêt à la livraison jusqu'à concurrence d'un maximum de . . . . % de la valeur.

M. Gerstner. La délégation allemande se place encore aujourd'hui au même point de vue qu'en 1878, et maintient les concessions qui ont été faites à cette époque aux pays de droit français. La délégation allemande préférerait que le principe consacré par l'article 34 fût admis sans aucune modification, spécialement sans la dérogation que lui apporte l'article 35. On aurait ainsi un principe qui se rapprocherait tellement de ceux du droit français qu'il n'existerait pour ainsi dire pas de différence. Pour les transports de grandes quantités de marchandises, il y a lieu de prévoir une exception, car leur valeur n'atteint pas le taux normal.

Ni la proposition de M. Herich, ni celles de M. Asser ne peuvent remplacer ce principe. Si l'on admettait ces dernières, on se trouverait en présence de deux principes différents et c'est là une chose qui n'est certes pas désirable et qui amènerait des complications.

M. Herich fait de nouveau observer que sa proposition répond le mieux aux besoins de la pratique. Non seulement c'est au lieu de l'expédition que l'acheteur a payé la marchandise et il peut, en cas de perte, baser sa réclamation pour le prix d'achat sur ce fait; mais il y a encore beaucoup de marchandises dont le prix subit des fluctuations journalières qu'il serait souvent difficile d'évaluer exactement si l'on voulait baser l'indemnité sur la valeur de la marchandise au lieu de destination. L'Allemagne elle-même a admis le principe de l'article 34 dans son code de commerce; mais ce principe n'a pas encore passé dans la pratique, qui n'admet que les taux maxima. Ce fait mérite d'être relevé.

M. Riemsdyk, tout en se conformant à l'opinion émise par M. Herich, ajoute que la proposition, d'après laquelle on prendra pour base de l'évaluation de l'indemnité la valeur de la marchandise au lieu de l'expédition, est tout-à-fait conforme à la pratique; or, malgré les dispositions de la loi, l'évaluation du dommage se fait sur la base de la valeur facturée. En vue de la grande étendue qu'aura le traité international, le maintien du principe de l'article 34 (remboursement de la valeur au lieu de destination), lui paraît non seulement donner lieu à une aggravation considérable de la responsabilité des chemins de fer, mais aussi à beaucoup de difficultés et à de nombreux procès. Il demande la confirmation de ce qui se fait en pratique.

M. Lejeune est opposé au principe du projet comme contraire à la règle que le prix de transport doit être proportionné aux obligations qu'assument les administrations. Le projet fixe un taux uniforme pour le transport et la prime d'assurance, ce qui fait que les marchandises dont la valeur dépasse la moyenne sont exonérées d'une partie de la prime d'assurance. L'article 35, bien que sa base soit en apparence plus équitable et acceptable, sera d'une application difficile et, dans la plupart des cas, le public devra se soumettre à un tarif qui repose sur une autre base. M. Lejeune donnerait la préférence à la proposition de la délégation hollandaise.

M. George réitère que, en cas de perte de la marchandise, l'ayant-droit est fondé à réclamer, non seulement la valeur vénale de la marchandise, mais encore le gain dont il a été privé; l'évaluation de ce dommage

varie suivant les circonstances. En fait, les inconvénients qui résultent pour les chemins de fer de l'application de ce système ne sont pas très-grands.

D'un autre côté, la Conférence ne représente pas les compagnies de chemins de fer, mais les Etats respectifs et l'intérêt général; elle doit toujours partir de ce point de vue. C'est pourquoi il convient d'adopter l'article 34 dans son texte actuel; il n'exclut pas les tarifs réduits qui ont pour correspectif une diminution de responsabilité des chemins de fer.

M. de Seigneux déclare que la Suisse votera pour le maintien de l'article 34 de 1878 et contre les amendements de MM. Herich et Asser. On peut toutefois apporter des modifications à l'application du principe; c'est pourquoi il propose de renvoyer dans ce sens les articles 34 à 38 à la Commission. Il répond à M. Lejeune qu'un projet de loi sur la matière, présenté en Belgique en 1880, consacre évidemment le système du projet de Convention.

M. Gerstner s'oppose encore une fois à ce qu'il soit apporté des modifications à la Convention. Il propose qu'il ne soit pas voté aujourd'hui sur le principe, comme le voeu en a été émis d'autre part. Il serait utile d'ajourner les débats et la votation, comme cela a eu lieu en 1878 à l'occasion de ces articles; il sera plus facile aux Délégués de trouver une solution entr'eux en dehors des séances de la Conférence. M. Herich a soutenu que, bien que le principe de l'article 34 fût consacré par le Code de commerce allemand, il n'était pas appliqué en pratique; c'est une erreur, car il a été inséré dans l'article 68 du règlement sur les chemins de fer allemands. Si le règlement fait dépendre de la déclaration de la valeur l'évaluation de l'indemnité à payer, ce n'est que dans les limites du Code de commerce.

M. Herich fait observer que le règlement d'exploitation a dérogé au Code de commerce, puisque le n° 2 de l'article 68 admet, comme norme de la fixation de l'indemnité, un taux maximum. C'est assurément une dérogation au principe du code, puisque dans nombre de cas l'indemnité n'atteint pas le prix courant de la marchandise.

Après les observations présentées par MM. Perl et Asser à l'appuie de la proposition de M. Gerstner, la discussion des articles 34 à 38 est renvoyée à la séance de demain.

Art. 39.

»Le chemin de fer est responsable du dommage occosionné par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 14), à moins qu'il ne prouve qu'il a donné à la marchandise tout les soins d'un voiturier diligent et que ces soins ont été impuissants à éviter le retard.«

M. George désire que la responsabilité des administrations soit limitée au cas de force majeure. Il ne saisit pas bien ce qu'on veut dire par »voiturier diligent«.

M. Herich fait observer que l'expression »voiturier diligent« impose au transporteur l'obligation d'apporter les précautions et le soin voulus

pour garantir la marchandise dans la mesure requise par les besoins du trafic. Si l'on voulait étendre jusqu'aux limites des cas de force majeure la responsabilité des administrations pour les retards, autant vaudrait admettre une responsabilité illimitée comme pour les cas de perte et d'avarie. En ce qui concerne les retards, on est beaucoup moins rigoureux et l'on admet que, bien qu'il n'y ait pas eu cas de force majeure, les administrations ne sont pas responsables lorsqu'elles ont été absolument empêchées par le manque de matériel ou de personnel disponible.

En outre, lorsqu'il s'agit de retard, le taux de l'indemnité n'est en général pas le même que dans les cas ordinaires de responsabilité.

L'article 39 est renvoyé à la Commission I.

Art. 40.

»En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.«

M. Gola demande s'il ne serait pas plus convenable de dire simplement que l'indemnité sera proportionnée au retard, c'est-à-dire que si le délai de livraison est dépassé de $^1/_7$, il sera bonifié le septième du prix de transport; le quart, si le délai a été dépassé de $^1/_4$, etc. Il désire le renvoi à la Commission I.

M. Gerstner estime que le même principe est déjà énoncé dans l'article en question et que la proposition de M. Gola devrait être formulée de telle manière qu'on sache comment il pourra être appliqué; autrement il ne voit guère l'utilité d'un renvoi à la Commission.

La proposition est renvoyée à la Commission II.

Art. 41.

»Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (voir art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.«

M. George fait ressortir que le dol et la faute grave ne devraient pas être assimilés quant aux conséquences qu'ils entraînent. D'après le droit français, la faute grave n'oblige qu'au paiement du préjudice causé, tandis que le dol entraîne la bonification de dommages-intérêts.

M. Lejeune dit qu'il sera très-difficile de déterminer exactement ce que, en matière de transports par chemins de fer, on doit entendre par »faute grave«. Ce sera au tribunal à l'apprécier dans chaque cas particulier.

M. Meyer est du même avis. Toutefois on ne peut restreindre le paiement de l'indemnité pleine et entière aux cas seulement où le chemin de fer se sera rendu coupable de dol. Il pourrait néanmoins être apporté une restriction à la responsabilité, en cas de faute de grave, et c'est dans ce sens que l'orateur appuie le renvoi de la proposition de M. George à la Commission I.

M. Herich admet que, si l'article 34 est modifié dans le sens de sa proposition en ce qui concerne la responsabilité et les dommages-intérêts, il soit établi une différence entre le dol et la faute grave. Il serait d'accord aussi que la luxuria seule, c'est-à-dire la faute grave avec conscience du préjudice causé, fût seule assimilée au dol; mais que lorsque le cas a une gravité moindre il ne soit accordé que l'indemnité ordinaire afin que, en présence du mécontement du public, la controverse sur l'idée de »faute grave« soit tranchée dans un sens favorable aux administrations.

M. Villa se prononce en faveur des considérations présentées par M. Lejeune.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 42.

»L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite.«

Cet article est adopté, après l'observation faite par M. Meyer que la Commission devra être chargée de faire les corrections nécessaires dans la rédaction.

Art. 43.

»La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.«

Adopté sans discussion.

Art. 44.

»Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de la marchandise, éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte:

1⁰ Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2⁰ En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de

la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les 10 jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (voir art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.«

Le chiffre 1 est, sur la proposition de M. Asser, renvoyé à la Commission I; il devra être mis en harmonie avec la décision à intervenir relativement aux conséquences de la faute grave et du dol, prévus à l'article 41.

M. Asser voudrait aussi que la forme dans laquelle la réclamation doit être faite fût précisée et qu'on dise si elle doit être adressée par écrit, etc. Il propose donc de renvoyer le chiffre 2 à la Commission.

La récapitulation des propositions formulées contient une erreur; la Hollande n'a pas demandé que le délai fixé au chiffre 2 fût réduit à deux jours; cette observation se réfère à la lettre *a* du 4me alinéa. La délégation hollandaise ne présentera pas toutefois d'amendement dans ce sens.

M. George croit les délais fixés aux chiffres 2 et surtout 4 *a* beaucoup trop longs. Il n'insiste toutefois pas pour que ces délais soient réduits à trois jours, pourvu seulement qu'il y ait réduction.

M. Villa appuie l'opinion exprimée par M. George en ce qui concerne le délai et il estime qu'il suffirait de trois jours.

M. Villa n'est, du reste, pas d'accord avec les dispositions contenues sous chiffre 4, d'après lesquelles une indemnité pour des avaries extérieurement non apparentes pourrait être réclamée après qu'il a été pris livraison de la marchandise. Il serait dans l'intérêt aussi bien des administrations que du public, que les destinataires eussent la faculté de vérifier la

marchandise en gare; mais qu'alors une réclamation ultérieure ne fût plus admise si le destinataire a négligé cette vérification.

Il est certain que l'application de cette proposition nécessiterait que les administrations disposassent de vastes locaux. M. Villa croit toutefois qu'elles s'y prêteraient, puisque cela les débarrasserait de toutes réclamations ultérieures.

Il propose l'amendement suivant à l'article 4:

»*c.* La demande n'est pas admise, si l'ayant-droit a été mis par le chemin de fer dans la possibilité le vérifier la marchandise avant d'en prendre livraison et qu'il ne s'est pas prévalu de ce droit.«

M. de Seigneux se prononce contre la prise en considération de cette proposition. On ne saurait exiger des destinataires qu'ils procèdent à la vérification en gare; il serait impossible de s'assurer dûment si la marchandise a éprouvé ou non des avaries non apparentes à l'extérieur. Pour cela, il faut le temps nécessaire. Il faut, en outre, que le destinataire ait le temps de se renseigner sur les délais, afin de juger s'ils ont été observés ou dépassés, etc., etc. Les locaux que les administrations devraient mettre à la disposition du public devraient être des plus vastes. Il serait d'ailleurs difficile de fixer, pour tous les cas possibles, un délai suffisant pour la vérification en gare et l'enlèvement des marchandises.

M. Gerstner. En admettant la modification de l'article 44 dans le sens proposé par M. Villa, on détruirait tout le système dont cet article ne constitue qu'une partie. Une vérification faite en dehors des limites de l'article 25 serait une atteinte portée aux droits de l'expéditeur.

L'article dont il s'agit met du reste les administrations à l'abri de prétentions excessives de la part du destinataire, du moment que ce dernier est tenu de prouver que l'avarie a eu lieu en cours de transport.

D'ailleurs, l'article 44 est le résultat de longues délibérations de la Conférence de 1878 est c'est un compromis auquel on s'est arrêté. L'orateur n'aurait, à la rigueur, rien à objecter contre une réduction du délai; mais quant au reste, il désire que l'article soit maintenu dans toute sa teneur et qu'il ne soit pas renvoyé à la Commission.

M. Asser insiste, au contraire, pour le renvoi à la Commission, dans l'opinion que le système sur lequel repose l'article pourrait être maintenu, et qu'il n'y serait apporté que des modifications compatibles avec ce système. M. Asser désirerait savoir, en outre, si le chiffre 4 se rapporte seulement aux avaries ou aussi aux pertes.

M. George est pareillement pour le maintien du principe, sous réserve de modifications de peu d'importance.

La proposition de M. Villa lui paraît tout-à-fait inadmissible. Il serait absolument impossible, à Paris, par exemple, de procéder en gare à la vérification de la marchandise.

M. George n'est pas d'accord non plus avec le refus catégorique contenu dans l'avant-dernier alinéa, d'admettre les réserves qui sont faites en prenant livraison de la marchandise. On ne saurait guère les repousser dans le cas où l'administration les accepterait.

M. Villa maintient son amendement. Si même il y a des admini-

strations qui ne disposent pas de locaux assez vastes pour permettre la vérification en gare, ce n'est pas le cas pour toutes. Il faudrait au moins que cette mesure fût facultative et qu'il fût laissé loisible aux administrations d'introduire, si cela leur convient, la vérification en gare. Le calcul des délais n'est pas si difficile qu'on doive, à cause de cela, admettre les réclamations après livraison. En général, les objections soulevées ne sont pas de nature à mettre absolument obstacle à ce que la proposition soit mise en pratique.

Après les observations présentées par Messieurs Durbach, Kolessow, Perl et, à plusieurs reprises, par M. Gerstner, contre la proposition de M. Villa, M. Gola déclare que la question est trop importante pour que la délégation italienne puisse la laisser tomber. Les dispositions de l'article 44 inspirent des craintes aux administrations italiennes. La délégation italienne ne demande pas qu'on renonce au principe; mais simplement qu'il soit admis une exception, comme cela a eu lieu pour d'autres points.

La séance est levée à midi et demi.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

VIIIme Séance.

Jeudi 29 Septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents les membres qui ont assisté à la dernière séance.

Le procès-verbal de la 6me séance est approuvé; celui de la séance du 28 Septembre est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion commence à l'article 45.

Art. 45.

»Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.«

Adopté sans observation.

Art. 46.

»Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n^0^ 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le

délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite, remise par l'ayant-droit, à l'une des administrations responsables en vertu de l'art. 27.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps au requérant les pièces qui lui avaient été remises à l'appuie (lettre de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription d'un an ou de cinq ans, suivant le cas, ne peut plus être interrompue que par une demande en justice.«

M. Gerstner demande s'il ne conviendrait pas de réduire quelque peu les délais fixés dans les deuxième et quatrième alinéas.

M. George appuie cette proposition.

M. Lejeune élève des objections contre la disposition contenue dans le troisième alinéa, d'après laquelle la prescription est interrompue par une réclamation écrite remise à l'une des administrations. Il ne serait pas disposé à admettre que la réclamation écrite pût avoir cet effet, et cela afin de provoquer de la part des administrations une prompte solution des réclamations qui leur sont faites.

M. Gerstner convient que l'observation de M. Lejeune répond aux idées actuelles de droit. Mais il fait remarquer que le commerce préfère la teneur actuelle du troisième alinéa et qu'on devrait par conséquent, par des motifs d'équité, la conserver. Il est souvent dans l'intérêt des parties de pouvoir d'abord chercher à s'entendre entre elles sans avoir à courir les risques de la prescription.

L'article est renvoyé à la Commission I avec les observations qu'il a suggérées.

Art. 47.

»L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de leur culpabilité respective.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouverait que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement aux prix de transport que cha-

cune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.«

M. Perl fait observer que le texte français et le texte allemand ne concordent pas entièrement, en particulier pour ce qui concerne le chiffre 3. La Commission devra les mettre en harmonie.

M. Gerstner est d'accord avec cette observation. D'ailleurs, la Commission n'aura pas seulement à s'occuper de cet article 47 sous le rapport de la forme, mais aussi quant au fond de l'article même.

M. Asser dit que souvent il ne sera pas possible de déterminer le degré de la culpabilité de chaque chemin de fer, dont il est question au n° 2, et il désire qu'en cas d'incertitude à cet égard, on applique également le système de la répartition proportionnelle sanctionnée au chiffre 3. Il appuie le renvoi de l'article à la Commission I.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 48.

»Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge des dits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions concernant l'exécution de la présente Convention déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.«

Adopté sans observation.

Art. 49.

»En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.«

M. Asser. Si l'on amende l'article 47, conformément à la proposition que j'ai faite dans la deuxième séance lors de la discussion de l'article 5, il faudra modifier aussi d'une manière correspondante l'article 49. Je recommande, à cet effet, le renvoi de l'article à la Commission.

M. Perl est aussi d'avis que l'article doit être renvoyé à la Commission. Cet article se rattache plus ou moins à d'autres dispositions.

L'article est renvoyé à la Commission I.

Art. 50.

»La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera selon les circonstances du fait les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.«

M. Perl désire que le mot »juge«, qui figure dans cet article et dans les suivants, soit remplacé par le mot »tribunal«.

Admis sans observation.

M. Baum propose que l'article soit modifié dans ce sens que la fixation du délai à accorder aux administrations en cause pour faire valoir leur droit de recours, ne soit pas abandonnée à l'appréciation du tribunal, mais que ce délai soit fixé par la Convention. Cela ne veut pas dire qu'on devra, en tout cas, user complètement de ce délai. Ce ne doit être qu'un délai maximum, dont la durée serait à fixer d'après les distances.

M. Gerstner relève qu'on ne devrait pas s'en tenir alors seulement à la fixation d'un délai maximum; mais que, pour garantir les administrations en cause, il faudrait fixer aussi un délai minimum.

M. George partage cette opinion. M. Villa, au contraire, est d'avis qu'on maintienne l'article tel qu'il est.

L'article ne donne pas lieu à d'autres observations, et il est renvoyé à la Commission I.

Art. 51.

»L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées, avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront exercer un recours ultérieur.«

Cet article est mis en discussion avec les articles 52, 53 et 54, ainsi conçus:

Art. 52.

»Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.«

Art. 53.

»Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribupal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration la plus approchée de la demanderesse.«

Art. 54.

»Sont réservées les conventions particulières que les administration peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elle concernant les recours.«

M. George ouvre le débat en faisant observer qu'il lui semblerait plus juste en principe de laisser aux administrations le soin de règler leurs recours comme elles l'entendent. Jusqu'à présent les administrations ont réglé leurs différends entre elles, et elles s'en trouvent bien.

Il propose de renvoyer l'article à la Commission en l'invitant à tenir compte des observations qui ont été présentées.

M. Meyer déclare qu'il regarderait aussi comme plus naturel de laisser aux administrations, comme l'a dit M. George, le soin de règler entre elles les questions de recours. Il admet qu'il continuera à en être ainsi à l'avenir, comme l'article 54 en donne d'ailleurs expressément le droit aux administrations. Mais, sous peine de contenir une lacune, la Convention doit fixer une procédure pour le cas où les recours ne seraient pas réglés de la manière indiquée ci-dessus.

M. George. Le système admis dans le projet soulève bien des objections. D'après ce système, il n'y aurait que les tribunaux des Etats situés au centre de l'union qui seraient appelés à connaître des recours. Les administrations dont relèvent les stations expéditrices et les stations destinataires auraient à intenter leur action dans le pays de l'administration la plus rapprochée, c'est-à-dire presque toujours dans un Etat limitrophe, et c'est là que serait rendu le jugement, non seulement contre les administrations du pays même, mais encore — s'il y en a plusieurs en cause — contre des administrations qui ont leur domicile dans des pays plus ou moins éloignés. Il n'est guère probable que les administrations y consentent. Si l'on devait sortir du droit commun actuel, l'orateur préférerait un tribunal arbitral international dont les membres seraient nommés par les administrations de chemins de fer, comme il en existe — sans caractère international — pour le commerce, pour la bourse, etc. Il suffirait alors de déterminer en peu de mots, dans la Convention, l'organisation de ce tribunal arbitral, en lui laissant le soin de fixer lui-même les règles de procédure à suivre.

M. Gerstner croit devoir relever que la pensée développée par M. George se trouve déjà exprimée dans le rapport de la délégation allemande concernant le projet de 1878; l'institution d'un tribunal international y était déjà prévue. Cette même pensée, bien que sous une forme plus atténuée, est contenue aussi dans le § 11 de la Convention relative à l'institution d'une Commission internationale. On y partait de l'idée qu'il ne pouvait pas être question d'arbitrage forcé. Bien qu'on fût convaincu que les tribunaux ordinaires n'étaient pas propres à traiter les recours, on devait néanmoins réserver la faculté de s'adresser à ces tribunaux lorsqu'une entente ne pouvait pas être obtenue autrement. C'est en vue de ces cas probablement peu nombreux qu'ont été introduites les dispositions de l'article 53, tandis que l'article 54 laisse aux administrations pleine liberté de choisir des arbitres.

M. Villa appuie pareillement le projet. On laisse pleine liberté aux administrations de régler à leur gré leurs différends. Si elles n'y parviennent pas, on les renvoie à leur juge naturel, c'est-à-dire au tribunal du domicile de la demanderesse. Mais il est dans la nature même des choses que plusieurs administrations qui ont leur domicile dans d'autres pays, puissent être actionnées au domicile de la première de ces administrations pour les instances dans lesquelles elles sont aussi appelées en cause; c'est là une chose inévitable.

La délégation italienne ne saurait accepter le tribunal international forcé comme l'entend M. George.

M. Asser partage l'opinion de Messieurs Gerstner et Villa. Un tribunal international, dans le sens de la proposition de M. George, devrait nécessairement être une autorité siégeant toujours au même lieu. L'idée est belle; mais elle ne répondrait pas au but si l'on considère l'étendue des pays intéressés. En outre, elle rencontrerait une forte opposition dans plusieurs Etats où l'on estimera que l'institution proposée empièterait sur la souveraineté des Etats respectifs. L'arbitrage forcé ne serait probablement pas accepté par la législation des Pays-Bas. Ce système, introduit par le Code de commerce français pour les contestations entre associés, mais supprimé dans presque tous les pays (en France par la loi de 1856), constitue une atteinte fâcheuse à la liberté individuelle.

M. Lejeune estime aussi que l'institution d'un tribunal international, comme le propose M. George, n'est pas exécutable. Elle a été admise, dans la mesure du possible, dans l'article 11 du projet concernant la Commission internationale. Il serait très-heureux pour nous que cette idée se réalisât; mais vouloir aller plus loin, ce serait risquer de compromettre le sort de notre oeuvre.

M. George, de son côté, estime que les dispositions du projet, et en particulier le deuxième alinéa de l'article 53, sont tellement dangereuses qu'elles peuvent, à elles seules, être un obstacle à l'adoption de la Convention. On devrait biffer cette disposition; le premier alinéa peut être maintenu, et alors les administrations auront la faculté de s'adresser aux tribunaux ordinaires ou, si elles le préfèrent, au tribunal arbitral.

M. Herich partage l'opinion de M. George en ce qui concerne le tribunal international. Il admettrait volontiers dans l'intérêt d'une unification du droit.

M. Villa conteste l'admissibilité de la suppression du dernier alinéa. En revanche, il pense que, pour entrer dans les vues de M. George, on pourrait laisser aux administrations le choix, lorsqu'il y en a plusieurs en cause, de décider au siége de laquelle l'action doit être intentée.

M. Gerstner appuie, comme l'a déjà fait M. Villa, sur ce que l'administration défenderesse est distraite de son juge naturel, c'est-à-dire du juge du domicile de la défenderesse, par les dispositions de l'article 53 ne peut pas éviter qu'il n'y ait souvent en cause des administrations de divers pays.

La délégation allemande pourrait à la rigueur se rallier à la proposition de M. Villa, de laisser à l'administration demanderesse la faculté de choisir, entre les domiciles des diverses administrations en cause, celui où et qu'on elle veut que l'action soit intentée; mais elle ne saurait être d'accord avec lui sur la suppression du deuxième alinéa.

L'institution d'un tribunal international serait certainement une belle chose, mais elle est irréalisable dans les circonstances actuelles. On doit se borner à poser les principes, les plus importants, qui permettront de régler les recours sans qu'il y ait de conflits.

M. de Seigneux non plus ne comprend pas les craintes que semble inspirer l'adoption du projet. Il ne s'agit pas ici de procès entre les ad-

ministrations et le public, mais de quelques différends relativement peu nombreux entre administrations.

Après une longue discussion tendant à savoir si l'on doit voter le principe ou renvoyer purement et simplement l'article à la Commission I, les membres de la Conférence se prononcent à l'unanimité pour cette dernière alternative.

Art. 55.

»Sauf dispositions contraires contenues dans la présente Convention la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Lorsqu'il s'agira de constater l'existence, l'étendue ou la réparation d'un dommage, notamment dans les cas prévus par les articles 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 et 47, le juge décidera selon sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles de preuve.«

M. George voudrait qu'on biffât le deuxième alinéa et qu'on s'en rapportât à la législation de chaque pays quant aux prescriptions relatives à l'appréciation des preuves.

La disposition du projet pourrait avoir pour effet, en certains cas, de priver les parties du droit d'appel ou de recours à une juridiction supérieure.

M. Lejeune appuie cette proposition.

Messieurs Gerstner, Herich et Villa votent le maintien. Il est certain que la disposition dont il s'agit n'aurait pas une grande portée pratique; mais le principe est bon.

M. Steinbach fait observer que la délégation autrichienne a voté ce paragraphe, en 1878, pour faire une concession aux autres Etats, vu qu'il n'existait pas alors, en Autriche, de règles de preuve proprement dites en matière civile. Elle est disposée à voter encore maintenant, dans ce sens, le maintien du paragraphe, si d'autres Etats y attachent de l'importance.

Dans la votation, les délégations des Pays-Bas, de la Belgique, de la France et de la Russie se prononcent pour l'amendement. Les autres délégations votent contre.

L'article est maintenu dans sa teneur actuelle.

Art. 56.

»Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente Convention sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires de cette Convention, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois à appliquer par le juge compétent. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement.«

M. Asser est pleinement d'accord avec le principe sur lequel repose cet article. Mais il estime qu'il ne doit pas être admis dans sa forme actuelle, puisqu'il pourrait être interprété en ce sens que les jugements seraient exécutoires dans chaque pays sans avoir obtenu l'exequatur de l'autorité compétente dans le pays où l'exécution doit avoir lieu. Il y a des pays dans lesquels un jugement rendu par un tribunal étranger

n'est pas exécutoire avant d'avoir été examiné, quant au fond et à la forme, par les tribunaux du pays même et déclaré par ces derniers exécutoire. Dans d'autres Etats, les lois ne prescrivent qu'un examen quant à la forme, en y ajoutant quelques autres conditions qui ne comportent pas la révision du jugement quant au fond. L'orateur ne veut pas admettre que l'exécution doive être précédée d'un examen du jugement quant au fond ; mais il croit qu'on empêcherait l'acceptation de la Convention internationale si l'on ne réservait pas un examen quant à la forme.

A cet effet, il propose de dire :

»Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans chacun des Etats signataires de cette Convention par l'autorité compétente et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire.«

M. Lejeune vote la suppression de l'article, car il faut laisser aux autorités du pays dans lequel le jugement doit être exécuté le droit de rendre exécutoires les jugements rendus par des tribunaux étrangers. Il est d'avis que cet article pourrait soulever de graves objections dans le Parlement, auquel la Convention internationale devra être soumise.

Du reste, il fait observer que, selon lui, la suppression de cet article sera toute naturelle si l'on vient à supprimer le deuxième alinéa de l'article 53.

M. George partage cette opinion et pense qu'on devrait attendre, pour se prononcer, qu'on ait pris une décision à l'égard de l'article 53. Il est d'avis que l'article 56 n'exclut pas l'examen, de la part de l'autorité du pays, des jugements qui doivent être rendus exécutoires.

M. Gerstner considère l'article 56 comme la clef de voûte de toute la Convention. Si on le supprime, une grande partie des dispositions qui ont trait au for, etc., perdent leur signification, car si l'on réserve un examen de fond dans le pays de la partie qui a été condamnée, les jugements rendus perdraient souvent leur valeur, surtout dans les cas de recours.

On ne doit, par conséquent, pas supprimer l'article. Toutefois, l'orateur estime que les craintes exprimées par M. Asser, qui ne portent pas sur le principe, méritent considération. Il désire donc que la Commission I les examine ; la Conférence plénière pourrait et devrait voter sur le principe.

M. George s'élève contre la votation sur le principe avant qu'il ait été pris une décision à l'égard du deuxième alinéa de l'article 53.

M. Villa estime que le maintien de l'article 56 serait nécessaire, même si le deuxième alinéa de l'article 53 était supprimé. Un procès contre plusieurs administrations devra toujours être plaidé en un lieu unique, et le jugement devra, pas conséquent, toujours être exécuté dans un autre pays.

L'orateur ne pourrait pas non plus se rallier à la proposition de M. Asser, mais uniquement par la raison qu'il ne la croit pas nécessaire, car

il faudra toujours réserver l'examen de forme du jugement à l'autorité du pays où ce jugement doit recevoir son exécution, quand ce ne serait que pour que cette autorité puisse s'assurer que ce jugement ne contient rien de contraire à l'ordre public ou aux bonnes moeurs.

M. George fait observer que si l'interprétation de M. Villa était la vraie, il n'aurait plus rien à objecter contre l'article 56; mais il la croit en contradiction avec le texte proposé.

La discussion se termine par le renvoi de l'article à la Commission I; on renonce à voter sur le principe, surtout par la raison qu'il importe de se former auparavant une idée claire de la portée de l'amendement de M. Asser et de son opportunité, ainsi que d'examiner les observations de M. Villa.

La Conférence n'a pas procédé à la discussion des articles 32 à 38, qui avait été ajournée. La Commission I aura à examiner la question qu'ils soulèvent.

La première lecture du projet de Convention est ainsi terminée.

M. George fait ensuite la proposition suivante:

»Pour faciliter et assurer l'exécution des présentes conventions, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé:

1° de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations;

2° de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

3° d'émettre à la demande des parties, un avis ou des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer;

4° d'instruire les demandes en modification des présentes conventions et, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence;

5° Enfin, de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux, et le recouvrement des créances restées en souffrance et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action.«

Cette proposition sera renvoyée à une Commission de cinq membres à nommer par M. le Président.

Cette Commission sera également chargée de préaviser sur l'institution de la Commission internationale prévue par le projet de 1878.

La séance est levée à midi et quart.

Le Président:
Bavier.
Les Sécrétaires:
Farner.
Vogt.

IXme Séance.

Vendredi 30 septembre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

M. le Président ouvre la séance en informant la Conférence qu'il a désigné comme membres de la Commission spéciale, qui sera chargée d'examiner la proposition formulée dans la séance d'hier par M. George:

Messieurs Meyer, George, Villa, Perl et Steinbach.

Il propose ensuite que, lorsque la Conférence aura procédé aujourd'hui à la discussion, en premier débat, des dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention, la prochaine séance plénière soit ajournée jusqu'au mardi 4 octobre, afin de laisser aux Commissions le temps de préparer leurs travaux.

Le procès-verbal de la 7me séance est approuvé et celui de la 8me séance est distribué à Messieurs les Délégués.

Il est procédé à la première lecture des dispositions pour l'exécution de la Convention.

§ 1.

(Voir art. 3 de la Convention.)

»Sont exclus du transport:

La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier incandescent, la nitro-glycérine, les picrates, les cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, pour autant qu'ils ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe I ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions y énumérées; ils doivent, en outre, être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.«

M. Perl fait observer qu'il devra être tenu compte ici du nouvel article 3 de la Convention.

M. Gola, se référant au nouveau projet d'annexe I présenté par la délégation allemande, demande s'il ne serait pas préférable de ne fixer cette liste d'une manière définitive qu'après que la Convention aura été adoptée, vu que, dans l'intervalle, de nouvelles modifications peuvent devenir nécessaires.

M. Gerstner ne trouve pas qu'il soit utile de s'écarter de ce qu'on avait décidé de faire. Le projet mentionné par M. Gola a été renvoyé à la Commission II; cette Commission fera son rapport. Ce projet a été rédigé, autant que possible, en conformité de l'état actuel de la science et des besoins du commerce. Si les modifications sont reconnues utiles, il

en peut toujours être tenu compte. Il convient de laisser à la Commission le soin de faire son rapport.

La Conférence est d'accord avec cette manière de voir.

M. Perl demande s'il sera facultatif ou non à quelques Etats, dans le cas d'épizootie par exemple, ou pour d'autres qui leurs paraissent fondés, d'étendre l'exclusion à d'autres objets que ceux qui sont indiqués à l'article 1er.

Il pense que cette question doit être tranchée dans sens affirmatif.

M. Herich fait observer que les idées relatives au transport des objets qui ne doivent être admis que conditionnellement ne sont pas partout les mêmes. Il propose la rédaction suivante:

»Si deux ou plusieurs Etats estimaient pouvoir introduire des dispositions moins rigoureuses à l'égard de certains objets admis conditionnellement, cela leur sera loisible.«

M. Gerstner fait observer que la Commission I a traité ces questions dans les propositions qu'elle fera relativement aux articles 2 et 3.

Messieurs Kolessow et Lejeune demandent le renvoi de la question à la Commission, ce qui est adopté.

§ 2.

(Voir art. 6 de la Convention.)

»Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe II. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse (voir le formulaire 1), et sur papier rose foncé pour la grande vitesse (voir le formulaire 2); ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être dressée tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite, dans la langue officielle des pays à parcourir par le transport, pourvu que ces pays aient tous la même langue officielle; en cas contraire, dans la langue officielle du pays de la station expéditrice avec une traduction allemande ou française.

Les parties du formulaire encadrées des lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénient avec d'autres marchandises et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements de chemins de fer en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.«

M. Perl désirerait que là où, dans la formule de lettre de voiture,

doivent être inscrites les déclarations de valeur et d'intérêt à la livraison, ainsi que le montant des remboursements, on laissât encore deux lignes afin de pouvoir y indiquer, en deux langues, les sommes. En outre, il devrait être ouvert une seconde colonne pour les rectifications éventuelles des taxes.

M. Durbach fait observer que chaque lettre de voiture est soumise en France à un droit de timbre de 70 centimes. Si la Conférence se prononce pour le système du duplicata, il faudra, comme cela a lieu actuellement pour le récépissé, joindre cette pièce à la lettre de voiture, pour éviter le paiement d'un nouveau droit de timbre. Le duplicata devrait aussi, pour être utilisé, pouvoir être détaché de la lettre de voiture.

Ces propositions sont renvoyées à la Commission II.

§ 3.

(Voir art. 7 de la Convention.)

»L'expéditeur qui aura remis au transport les marchandises désignées au § 1, alinéa 1, et dans l'annexe I, numéros 1 à 18*a*, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe I, numéros 1 à 18*a*, sera passible d'une amende de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, l'amende prévue par l'article 7 de la Convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si le poids d'une expédition par wagon complet est supérieur de plus die 3% au poids déclaré, l'amende est fixée à dix fois la différence du prix de transport; si la surcharge dépasse de plus de 5% le tonnage du wagon, l'amende totale sera de vingt fois la même différence.«

M. Perl fait observer que cet article subira des changements si l'on modifie l'article 7 de la Convention.

§ 4.

(Voir art. 9 de la Convention.)

»Pour la déclaration prévue dans l'article 9, on se servira du formulaire ci-annexé (voir l'annexe III)«.

Pas d'observations.

§ 5.

(Voir art. 13 de la Convention.)

»Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture«.

Messieurs George et Perl estiment que la rédaction devrait être modifiée dans ce sens qu'il soit facultatif aux administrations d'admettre des remboursements d'une valeur supérieure à 2000 fr., à la condition toutefois que toutes les administrations qui participeront au transport soient d'accord pour le faire.

M. Asser pense que cela dépendra du sort qu'aura l'article 13 de la Convention.

§ 6.

(Voir art. 14 de la Convention.)

»Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:

1⁰ Délai d'expédition . . . . . 1 jour.

2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:

1⁰ Délai d'expédition . . . . . 2 jours.

2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants:

1⁰ Les jours de foire.

2⁰ Les époques de trafic extraordinaire.

3⁰ Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions règlementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions règlementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche

et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

M. Riemsdyk voudrait que les délais de livraison fussent fixés en conformité des prescriptions du règlement de service du Verein des chemins de fer allemands, qui admet 225 kilomètres (au lieu de 250) comme unité de distance pour un jour de délai (grande vitesse) et 2 jours (petite vitesse). Il propose le renvoi à la Commission II.

M. Gola voudrait que la fixation des délais fût laissée à chaque Etat. Il serait impossible, en Italie, de faire accepter aux administrations les délais uniformes qui sont proposés ici.

M. Perl n'est pas de cet avis. Il estime que c'est dans le service international qu'on a le plus besoin de délais uniformes. La question a déjà été longuement discutée en 1878; on ne saurait s'écarter en principe de ce qui a été décidé à cette époque.

M. Gerstner est pareillement opposé à la proposition de M. Gola. Quant à celle de M. Riemsdyk, elle pourrait être renvoyée à la Commission.

Il propose d'insérer, après le chiffre 3, les mots:

»pour les lignes secondaires, ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal«.

M. Baum fait remarquer au sujet de cet amendement que la diminution des délais sur les lignes secondaires serait en contradiction avec la législation française qui n'admet pas de différence, quant aux délais, en faveur de ces lignes. Les tarifs des chemins français prévoient seulement des délais prolongés pour certaines séries de marchandises et sur des sections déterminées. A cela, M. Gerstner fait observer qu'il propose simplement d'admettre facultativement une augmentation de délai pour les lignes secondaires, mais non de la prescrire.

M. George voudrait qu'on soumît aussi à la Commission la question de savoir s'il sera permis aux administrations de stipuler dans leurs tarifs spéciaux communs une augmentation de délai comme condition de la réduction du prix de transport.

M. Durbach fait observer qu'il y a des administrations auxquelles il ne convient pas de laisser circuler leurs wagons sur un autre réseau, ce qui entraîne nécessairement un transbordement des marchandises. Il conviendrait d'accorder, là aussi, des délais supplémentaires.

M. Rutz voudrait enfin qu'on intercalât, à la suite de l'article 6, une disposition pour le cas où il serait adopté un formulaire concernant les changements de disposition de la marchandise. Il estime qu'un formulaire de ce genre est pour ainsi dire indispensable, en raison de l'importance qui s'attache en général à ces modifications des ordres donnés par l'expéditeur.

M. Gola demande encore qu'il soit voté sur sa proposition, car il y attache une grande importance; M Lejeune fait la même demande concernant l'amendement de M. George.

Les diverses propositions (Riemsdyk, Gola, Gerstner, George et Durbach) sont renvoyées à la Commission II.

§ 7.

(Voir art. 32 de la Convention.)

»Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1%«.

M. Gola désirerait qu'à la suite des mots »marchandises sèches« on ajoutât »et autres marchandises analogues«.

Renvoyé à la Commission II.

§ 8.

(Voir art. 32 de la Convention.)

»La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes«.

Renvoyé à la Commission II pour être mis en concordance avec le nouvel article 38.

§ 9.

(Voir art. 42 de la Convention.)

»A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison, déterminés par le § 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1⁰ Entre deux chemins de fer voisins:

a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2⁰ Entre 3 chemins de fer ou plus:

a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse et 6 heures pour la grande vitesse.

b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.

c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé«.

M. Gola fait observer que la rédaction définitive de cet article dépendra du sort qu'aura l'article 6.

§ 10.

»Dans ceux des Etats contractants, qui n'ont pas le franc pour unité monétaire, les sommes exprimées en francs, dans les dispositions du présent règlement, seront remplacées par les monnaies en usage dans ces Etats«.

Renvoyé à la Commission II pour mettre le texte français d'accord avec le texte allemand.

Aucune autre observation n'est présentée.

La séance est levée à 11½ heures.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

Xme Séance.

Mardi 4 Octobre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres de la Conférence, à l'exception de Messieurs Leibfried, Villa et de Seigneux.

Le procès-verbal de la huitième séance est approuvé et celui de la séance du 30 Septembre est distribué à Messieurs les Délégues.

M. Gerstner informe l'assemblée que M. Asser a été désigné comme rapporteur en langue française de la Commission I, en remplacement de M. de Seigneux, empêché.

M. Perl, en sa qualité de Président de la Commission II, annonce que M. Baum a été chargé de présenter le rapport de la Commission II. Il ajoute que Messieurs Durbach et von Lange ont aussi pris part aux travaux de la Commission II.

Il est pris note de ces communications.

La Commission I a fait imprimer la nouvelle rédaction qu'elle propose pour les articles 1 à 13 de la Convention et l'a fait distribuer aux membres de la Commission.

M. le Président ouvre la discussion sur ces propositions.

Art. 1er.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés par chemin de fer, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre, sur la base d'une lettre de voiture directe. Les dispositions à prendre, d'accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même«.	»La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants dans le territoire d'un autre, par les lignes de chemin de fer qui seront désignées à cet effet par chacun des Etats comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international. Les dispositions à prendre, d'accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même.«

M. Asser donne lecture du rapport de la Commission I, ainsi conçu:

»La Commission propose de faire décider par chacun des Etats contractants, pour son territoire, la question de savoir quelles sont les lignes qui se prêtent à l'exécution du transport international et auxquelles, par conséquent, la Convention sera applicable, attendu qu'à cet égard, chaque Etat est le meilleur juge de ce qui concerne ses propres chemins de fer.

Un des membres de la Commission, se séparant sur ce point de ses collègues, était d'avis qu'il eût mieux valu conserver l'article du projet, en y ajoutant seulement une clause qui donnât le droit à chaque Etat de désigner les chemins de fer qui, à cause de leur caractère purement local, ne sembleraient pas se prêter à l'application de la Convention, sans vouloir toutefois exclure en principe les chemins de fer dits secondaires qui n'ont pas ce caractère purement local.

Les formalités et les délais qui doivent être observés pour la désignation des chemins de fer feront l'objet d'une entente ultérieure.

La Commission était unanime à reconnaître qu'il ne sera pas loisible d'exécuter un transport international sur la base d'une lettre de voiture directe sous le régime d'un autre droit que celui de la Convention; que pour ces transports, la lettre de voiture, dont le formulaire est mentionné à l'article 6, est obligatoire; que toutefois, si l'expéditeur le préfère, rien ne s'oppose à l'exécution d'un transport sur la base de plusieurs lettres de voiture, de frontière à frontière, auquel cas le droit interne de chaque Etat est applicable à l'envoi. Il ne sera pas défendu, d'après l'avis de la Commission, que les Etats passent, entre eux, des conventions spéciales à l'effet de permettre, pour leur territoire, le transport de marchandises qui, d'après l'article 3, sont exclues du transport international ou n'y sont admises que sous certaines conditions.

Ce rapport est conforme à celui dont M. Gerstner a donné lecture en allemand.

M. Perl fait observer qu'il ne peut être question de transport international pour les expéditions de frontière à frontière; ces transports, en leur qualité d'internes, sont soumis aux lois et règlements de chaque Etat. C'est ce que l'orateur tient surtout à faire ressortir.

M. Gerstner répond que le rapport de la Commission lève tout doute à cet égard. Il ajoute toutefois, au nom de la délégation allemande, qu'on ne saurait juger de la portée de l'article 1er tel qu'il est proposé par la Commission I avant d'avoir mieux précisé les termes et autres modalités à observer pour effectuer les additions ou les suppressions dont il s'agit. Cela rentrant complètement dans les attributions de la Commission III, il propose avant qu'on aborde la discussion de l'article 1er, de renvoyer cet article dans le sens susindiqué à la Commission III.

M. George fait observer qu'un renvoi à la Commission III ne semble pas nécessaire. M. Gerstner réplique qu'il n'a proposé ce renvoi que pour ce qui a trait à la fixation des termes et modalités. L'article serait une lex imperfecta si l'on n'y ajoutait pas de prescriptions détaillées.

M. Lejeune appuie le renvoi à la Commission III. Les Etats doivent savoir sous quelles conditions ils auront à donner leur adhésion à la participation de leurs chemins de fer au service international; la garantie des Etats intéressés lui parait être le corollaire de l'indication faite par eux des chemins de fer qu'ils croiront pouvoir participer au transport international.

M. Herich trouve que le texte allemand et le texte français ne concordent pas et qu'ils ne sont pas assez précis, attendu qu'on ne peut pas dire que les lignes de chemin de fer remplissent les conditions nécessaires pour le service international, puisque cela ne dépend pas de l'état dans lequel se trouvent ces lignes. Ce n'est là du reste qu'une observation de rédaction dont il prie la Commission I de bien vouloir prendre note.

M. Lejeune désire qu'on définisse mieux ce qu'on entend par les

mots »conditions nécessaires pour le service international«. Selon lui, on doit entendre tant les conditions techniques que les conditions financières.

M. Asser ne se rangera pas à cet avis quand la Conférence procédèra à la discussion détaillée de l'article 1er. Mais il ne convient pas d'entrer dans les détails avant de savoir ce que proposera la Commission III.

Après que M. Perl a parlé pour le maintien de la rédaction actuelle de l'article comme juste et suffisante, tandis que M. Gerstner s'est joint à M. Asser pour que la discussion soit ajournée, il est décidé de réserver la discussion de l'article 1er jusqu'à ce que la Commission III ait présenté ses propositions.

Art. 2.

Projet de 1878.

»Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Tableaux et autres objets d'art.

3° Les transports funèbres.

4° Les objets qui, par leur dimension, leur poids, ou leur conditionnement, ne se prêterait pas au transport, en raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer qui concourent au transport.

5° Les objets dont le transport est réservé au monopole de l'administration des postes, ou qui sont exclus du transport dans l'un des territoires à parcourir.«

»Dans les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention seront désignés les objets qui, en raison de la sûreté et de l'ordre publics, ou dans l'intérêt d'une bonne exploitation, sont également exclus du transport international dans tous les Etats contractants, ainsi que ceux qui, par les mêmes motifs, ne seront admis que sous certaines conditions.«

Projet de la Commission I.

»Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que dans l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui seraient transportés en vertu de conventions postales.

3° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

4° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.«

»Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou n'y seront admis que sous certaines conditions.«

Sur la proposition de M. Gerstner, les articles 2 et 3 sont, vu leur connexité, discutés ensemble.

M. Asser donne lecture du rapport français de la Commission I, ainsi conçu:

»Conformément aux propositions faites en séance plénière, la Commission propose de supprimer les §§ 1, 2 et 3 de l'article 2 du projet de 1878 et de renvoyer aux dispositions à émettre la désignation des objets exclus du transport ou admis conditionnellement, tandis que dans cet article on a énoncé les principes généraux qui formaient la base des n°s 1 à 3 supprimés, en y ajoutant celle des principes de l'ancien n^{0} 3.

Les n°s 4 et 5 du projet de 1878 sont passés dans les n°s 1, 3 et 5 du projet de la Commission. Le n^{0} 2 a été ajouté pour éviter tout malentendu, conformément à la proposition de M. Asser (2me séance, page 10 du procès-verbal).

Quant au rapport entre les dispositions de l'article 2, n^{0} 5, et de l'article 3 de la Convention, on est parti de ce principe que l'autonomie de chaque Etat doit être garantie à l'égard de tout ce qui concerne l'intérêt général de l'Etat, spécialement en ce qui concerne les mesures sanitaires, les mesures de police, les défenses d'importation et d'exportation, les mesures financières ou économiques, etc. — D'un autre côté, ce qui concerne les motifs d'exclusion mentionnés dans l'article 2, et notamment quand il s'agit de l'ordre et de la sécurité de l'exploitation, les Etats s'engagent à dresser des prescriptions communes, indépendantes des dispositions valant pour chaque Etat.«

M. Gerstner répète le rapport en langue allemande.

M. Kilényi estime que le 2me alinéa de l'article 2 est superflu. Il ne peut y avoir de doute que les objets transportés par la poste ne sont pas soumis au droit des chemins de fer. Il propose de supprimer l'alinéa, car il ne contribue nullement à rendre le sens du parapraphe plus clair; il prêterait plutôt à une confusion.

M. Gerstner répond que sous chiffre 1 sont compris les objets tels que les lettres et les journaux qui rentrent dans le monopole des postes, et qui, par conséquent, ne peuvent pas être expédiés par des particuliers. Les objets auxquels se rapporte le chiffre 2 sont ceux qui l'administration des postes peut expédier par l'entremise des chemins de fer. Or, comme il n'est pas besoin pour cela d'une lettre de voiture, ces objets ne rentrent pas dans le service international. La délégation allemande est par conséquent de l'avis de M. Kilényi, qu'on pourrait biffer le chiffre 2.

M. Asser eût préféré le maintien du chiffre 2. Selon lui, ce chiffre n'est pas en tout cas sans valeur pratique. Cependant, si l'on est d'accord que la disposition de ce chiffre s'entend sans qu'elle soit expressément mentionnée, M. Asser ne s'oppose pas à la suppression.

Puis, le chiffre 2 de l'article 2 est supprimé, et les articles 2 et 3 sont adoptés, quant au reste, conformément à la rédaction proposée par la Commission I.

Art. 4.

Projet de 1878.

»Les conditions spéciales insérées dans les tarifs communs des chemins de fer reliés entre eux par des services directs et, à défaut de tarifs communs, celles stipulées dans les tarifs respectifs de chaque administration, de même que les conditions convenues d'avance entre les expéditeurs et les administrations, seront valables en tant qu'elles ne seront pas en contradiction avec la présente convention, ni avec les dispositions à émettre pour son exécution.«

Projet de la Commission I.

»Il est loisible aux chemins de fer de constituer entre eux des associations ou unions en vue des transports internationaux.

»Toutefois, les conditions des tarifs communs de ces associations ou unions, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer ne seront valables en ce qui concerne les transports internationaux qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente convention ou aux dispositions à émettre; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues.«

M. Asser donne lecture, en langue française, du rapport de la Commission I, qui a été lu en langue allemande par M. Gerstner:

»Par la nouvelle rédaction de l'article 4, on croit exprimer d'une manière plus claire l'idée contenue dans l'article 4. On a voulu écarter l'interprétation erronée d'après laquelle les règlements des unions auraient toujours la préférence sur les tarifs particuliers, attendu que la décision à cet égard appartient en premier lieu à l'expéditeur et dépend subsidiairement du mode d'expédition choisi par le chemin de fer (voir article 6, lettre *l*).

»La Commission a considéré comme tout-à-fait superflu d'exprimer que le principe contenu dans l'article 2 est également applicable aux conditions de transport à l'égard desquelles les expéditeurs pourront valablement s'entendre avec les chemins de fer (voir art. 31, n°s 2 et 3). On a supprimé la mention spéciale de ces arrangements pour ne pas donner lieu à une interprétation, d'après laquelle il s'agirait d'une autorisation de traités particuliers dans le sens de l'article 11, alinéa 1.«

L'article 4 est adopté sans autre observation.

Art. 5.

Projet de 1878.

»Les administrations des chemins de fer compris dans le territoire des Etats signataires de la présente convention sont tenus d'effectuer les transports internationaux mentionnés dans l'article 1er, pourvu que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention, — que les moyens de transport réguliers suffi-

Projet de Commission I.

»Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et des dispositions à émettre, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme

sent pour effectuer l'expédition, — et sauf les cas de force majeure«.

»Les administrations de chemins de fer ne seront tenues d'accepter les expéditions que pour autant que le transport pourra être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

»Les expéditions s'effectueront au transport par le chemin de fer, sans exception, à moins qu'il n'y ait un motif valable basé sur l'organisation particulière du chemin de fer, la distribution des transports, ou l'intérêt public.

»Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.«

aux prescriptions de la convention et des dispotions à émettre ;

2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires d'exploitation ;

3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

»Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

»Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service ou sur l'intérêt public.

»Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé«.

MM. Gerstner et Asser font seulement observer, au nom de la Commission I, que le commencement de cet article a dû être modifié d'après les changements apportés à l'article 1er. Les autres modifications ne concernent que la rédaction.

Cet article est adopté ; il est pris note d'une observation de M. Kilényi, qui aurait voulu qu'on ne l'adoptât que sous réserve de la rédaction definitive que recevra l'article 1er.

Art. 6.

Projet de 1878.

»Toute expédition internationale (voir article 1er) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

a. Le lieu de la date où la lettre de voiture à été créée.

b. La désignation de la gare et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la station

Projet de la Commission I.

»Toute expédition internationale (voir art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes :

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture à été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

de destination, le nom et le domicile du destinataire ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise doit être tenue à la disposition de l'expéditeur à la station destinataire (station restante).

d. La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La déclaration éventuelle de la valeur pour la responsabilité limitée du chemin de fer (voir article 35).

f. La déclaration éventuelle de la somme représentant l'intérêt à la livraison (voir article 38).

g. La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police, ainsi que l'indication éventuelle d'un intermédiaire.

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu.

k. Le remboursement grevant la marchandise.

l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante).

d. La désignation du contenu de l'envoi, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application de tarifs spéciaux aux conditions autorisées à l'art. 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (voir art. 38 et 40).

g. La mention de l'expédition en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers d'accompagnement requis par les douanes, octrois et autorités de police.

i. La mention de l'expédition en port payé, s'il y a lieu, et pour le cas où le chemin de fer n'aurait pu déterminer le montant dû (voir art. 11), l'indication de la somme payée.

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (voir art. 13).

l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce

choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m. Le nom de l'expéditeur, constaté par sa signature écrite ou imprimée, ou par son timbre, et l'indication de son adresse«.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu des lettres de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention.

Ne seront admises, ni l'insertion de déclarations ultérieures dans la lettre de voiture, ni la rédaction d'autres documents concernant le contrat de transport, ni l'adjonction d'autres pièces, à moins qu'elles ne soient déclarées admissibles par la présente convention ou les dispositions à émettre pour son exécution«.

choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyés aux dispositions à émettre.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention ou les dispositions à émettre.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, en outre de la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport«.

Le rapport de la Commission 1er concernant cet article, est lu par MM. Gerstner et Asser. Il est conçu comme suit:

»Litt. *e* est mis en rapport avec la modification de l'article 35.

Litt. *h* est mis en rapport avec la modification de l'article 10.

Litt. *i* contient une amplification d'après la proposition de la délégation russe (voir procès-verbal de la 3me séance).

Litt. *m* a été modifiée d'après la proposition de MM. Villa et Asser (voir procès-verbal de la 2me séance).

Par les deux derniers alinéas nouveaux, la Commission a satisfait aux désirs exprimés par la délégation français (M. George).

Les autres modifications concernent la rédaction«.

M. Baum, rapporteur de la Commission II. déclare, qu'après examen de la proposition de M. Riemsdyk ainsi conçue (page 15 du procès-verbal de la 2me séance):

»Insérer après l'avant-dernier alinéa de l'article 6, les trois derniers alinéas de l'article 2 des dispositions exécutoires«.

La Commission II, considérant que les trois derniers alinéas de l'article 2 des Dispositions à émettre, se réfèrent à des prescriptions qui, par leur nature, doivent plutôt figurer dans les Dispositions à émettre, a été d'avis de rejeter la proposition de M. Riemsdyk«.

M. Baum fait observer, en outre, que dans le § *d* de l'article 6 du texte français, il serait préférable de remplacer les mots »du contenu de l'envoi »par ceux-ci: »de la nature de la marchandise«. Cette observation ne soulève aucune objection. La modification est adoptée; elle ne donne lieu à aucun changement du texte allemand.

M. von Lange ne croit pas que l'addition proposée, sous lettre *i*, par la Commission I, soit utile, ni qu'elle soit convenable au point de vue juridique ou pratique. Il propose de maintenir, sur ce point, l'ancienne rédaction de 1878.

M. Perl répond que cette addition n'est pas due à la Commission; mais qu'elle a été votée en séance plénière lors de la première lecture du projet de Convention (voir procès-verbal, page 14).

M. von Lange réplique qu'il n'aurait rien eu à objecter contre la rédaction qui a été adoptée, dans la deuxième séance, sur la proposition de M. Perl; mais que la rédaction actuelle contient tout autre chose, et que c'est cette proposition nouvelle qu'il combat.

M. Perl ne verrait pas d'inconvenient à ce qu'on revînt à la rédaction adoptée le 22 Septembre et à ce qu'on renvoyât dans ce sens l'article à la Commission II.

Le Conférence se range à cet avis. M. Lejeune voudrait qu'on renvoyât l'article entier à la Commission. Le dernier alinéa, en particulier, lui paraît avoir une certaine connexité avec le droit de disposition de l'expéditeur sur la marchandise en cours de route, et se rattacherait par là à l'art. 15, de sorte qu'on ne saurait guère le traiter avant d'avoir discuté l'article 15.

M. George fait observer que l'alinéa dont il s'agit n'a aucun rapport avec le droit de disposition. On entend seulement réserver à chacun des Etats la faculté d'exiger de l'expéditeur, quand il le jugera convenable, un titre sur lequel les administrations puissent se fonder en cas de réclamation, titre qui n'a rien de commun avec le récépissé.

M. Gerstner se prononce dans le même sens.

Il va sans dire, du reste, que les décisions actuelles sont prises, sous réserve des modifications ultérieures à intervenir lors de la discussion des autres articles du projet.

L'article 6 est adopté, sauf la lettre *i* qui est renvoyée à la Commission.

Art. 7.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les consé-	»L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les consé-

quences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Les administrations de chemins de fer ont le droit de vérifier toujours, et notamment dans les cas prévus au troisième alinéa de l'article 10, le contenu de colis. Cette vérification sera faite conformément aux dispositions légales du territoire où la vérification aura lieu et, s'il est possible, en présence de l'ayant-droit.

Les dispositions légales de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention fixeront la somme qui, en cas de fausse déclaration du contenu ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, devra être payé au profit du chemin de fer qui aura découvert l'irrégularité; sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.«

quences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a le droit de vérifier toujours si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise.

Les dispositions à émettre fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport; sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.«

Messieurs Gerstner et Asser rapportent au nom de la Commission I.

(2me alinéa.) La suppression du renvoi à l'article 10 est la conséquence nécessaire de la modification qui sera proposée pour l'article 10 lui-même.

La dernière partie de cet alinéa a été modifiée conformément à la résolution de la Conférence, qui, dans sa troisième séance (procès-verbal, page 17, etc.) a adopté l'amendement de Messieurs de Seigneux et George. Seulement nous avons cru pouvoir supprimer à la fin les mots: suivant les lois du pays, puisqu'il est déjà dit dans cet alinéa que la vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où la vérification a lieu. Nous proposons encore la substitution de l'expression l'expéditeur à celle de l'ayant-droit, puis qu'en ce cas l'expéditeur est le principal intéressé.

(4 alinéa.) La modification de cet article étant proposée par la Commission II, nous prenons la liberté de renvoyer au rapport qui sera présenté par cette Commission.

M. Baum, au nom de la Commission II, donne son avis sur la proposition de M. Perl (page 17 du procès-verbal de la 3me séance) qui est formulé comme il suit: Art. 7, § 4, ajouter après les mots: »ou d'indication d'un poids inférieur au poids véritable«, la mention suivante: »dans le cas où l'expéditeur, en remettant la marchandise, a donné une indication de poids détaillée«.

La Commission II, sous la réserve du maintien de l'amende fixée dans le § 4 de l'article 7 par la Commission I chargée d'examiner cette question, propose de modifier comme suit l'amendement de M. Perl et de dire:
»dans le cas où l'expéditeur n'a pas demandé le pesage par le chemin de fer.«
La nouvelle rédaction ne s'applique pas aux chargements complets manutentionnés par l'expéditeur.

La Commission II a subsidiairement discuté si, au point de vue technique, il était admissible de frapper toujours d'une amende une indication inexacte du poids. Elle s'est prononcée pour la négative:

Dans certains pays, le pesage est obligatoire pour le chemin de fer; le cas prévu par le § 4 y est donc inutile.

En outre, il est certains produits expédiés en chargement de wagons pour lesquels il y a impossibilité pour l'expéditeur d'indiquer les poids exacts: transports de troncs d'arbres, bois, plâtres, houilles, etc.; il serait injuste d'infliger une amende dans de pareils cas.

M. Gola se prononce pour le maintien de l'alinéa 4 de l'ancien projet. Il ne saurait admettre qu'on puisse renoncer à l'amende (surtaxe) quand il y a eu fausse déclaration de poids, parce qu'il peut arriver que (comme, par exemple, en cas d'affluence extraordinaire d'expéditions) les chemins de fer soient presque obligés de s'en remettre à la déclaration de l'expéditeur, et il est pourtant juste qu'ils aient une garantie quant à l'exactitude de cette déclaration. Si l'expéditeur n'est pas en mesure de déclarer le poids, il n'a qu'à demander dans la lettre de voiture que ce poids soit constaté par le chemin de fer. L'impossibilité de déclarer le poids en certains cas n'est donc pas une raison suffisante pour supprimer toujours la surtaxe qu'entraîne la fausse déclaration.

M. Gola propose donc que l'article soit renvoyé dans ce sens à la Commission.

M. Gerstner, contrairement à la proposition de la Commission II et à celle de M. Gola, demande la votation immédiate. La Commission I n'a formulé sa proposition qu'après avoir été informée des intentions de la Commission II. Elle est donc partie de l'idée qu'on ne réclamerait de surtaxe qu'en ce qui concerne la déclaration inexacte du contenu ou de surcharge du wagon; une disposition moins rigoureuse régit ce dernier cas

Messieurs Perl et Vischer se rallieraient aux propositions dela Commission I, car il n'existe au fond pas de divergences.

M. George fait remarquer que la France y adhérerait aussi, d'autant plus qu'elle n'est pas directement intéressée à la question, puisque en France le pesage en gare est obligatoire.

M. Kilényi s'élève contre la proposition de la Commission I. Il fait observer qu'il faut distinguer entre la fausse déclaration de la nature

de la marchandise et la surcharge du wagon. La surcharge peut être effective sans qu'il y ait eu mauvaise foi; c'est là ce qui permettrait de ne la frapper que d'une surtaxe. Il n'en est pas de même dans le cas de fausse déclaration; elle est presque toujours faite avec intention dolosive, et peut entraîner de grands dangers pour la sécurité du trafic, comme dans le cas où des matières explosibles sont remises au transport sous une fausse déclaration. Il y a lieu, dans ce cas, d'infliger une amende, qui doit être attribuée au chemin de fer qui a déeouvert la fraude. Cette administration pourrait, si elle le veut, l'allouer comme prime à ceux de ses agents qui auraient découvert qu'il y a eu fause déclaration. La rédaction de l'article proposée par la Commission ne lui paraît pas claire. Il appuie dans ce sens la proposition de renvoi à la Commission.

M. George réitère sa demande de mise aux voix. Il s'agit ici d'un principe qui a été déjà amplement discuté.

M. le Président invite l'assemblée à se prononcer.

Les délégations de Hongrie et d'Italie votent le renvoi à la Commission dans le sens des propositions de Messieurs Gola et Kilényi. Toutes les autres délégations présentes à la séance votent le maintien de la proposition de la Commission I.

M. Baum, rapporteur, présente les observations de la Commission II sur la proposition de M. Vischer (page 18 du procès-verbal de la 3e séance). Cette proposition est ainsi conçue:

Insérer entre le §§ 3 et 4 de l'article 7 la disposition suivante:

»Par contre, le chemin de fer est tenu, moyennant la perception d'une »taxe spéciale qui sera fixée dans les dispositions à émettre, de faire comp»ter sur la demande de l'expéditeur les marchandises en chargement de »wagons, en tant que l'expédition consiste en colis séparés (pétrole en »futs, blé en sacs, etc.) et d'en délivrer quittance à l'expéditeur.«

La Commission II, considérant que pour certains pays il résulterait de cette disposition une application des tarifs généraux au lieu des tarifs de chargement de wagons, qu'en outre ce serait une façon détournée de substituer au tarif général le tarif au wagon pour les expéditions au colis, est d'avis de repousser la proposition de M. Vischer.

Néanmoins, la Commission fait observer qu'une prescription analogue à la proposition de M. Vischer, introduite dans les Unions (Verbände), ne sera pas considérée comme contraire à la Convention.

En ce qui concerne la proposition de M. Riemsdyk (page 19 du même procès-verbal), M. Baum déclare au nom de la Commission II que cette proposition est en rapport avec celle de M. Vischer.

La question posée par M. Vischer n'étant pas résolue par le § 3 de l'article 7, ainsi que M. de Riemsdyk désire le savoir, il y a lieu d'examiner la proposition faite par ce dernier. Voici cette proposition:

»L'énonciation, dans la lettre de voiture, du nombre et du poids des marchandises, dont le chargement ou le déchargement a eu lieu par les soins de l'expéditeur ou du destinataire, ne fait foi contre le chemin de fer que si les marchandises ont été comptées et pesées par lui sur la demande de l'expéditeur. Le chemin de fer est tenu de peser et de comp-

ter les marchandises, moyennant une taxe dont le montant à payer par l'expéditeur sera déterminé par les Dispositions à émettre.«

La Commission repousse la 2me partie de la proposition de M. de Riemsdyk; elle est identique à la proposition de M. Vischer, déjà rejetée par la Commission.

La Commission propose de donner à la première partie de l'amendement Riemsdyk la teneur suivante:

»Lorsqu'une lettre de voiture relative à un chargement complet de wagon, chargé par l'expéditeur et déchargé par le destinataire, contiendra à la fois l'indication du poids total et du nombre des colis, le chemin de fer ne répondra que du poids indiqué et constaté par lui.«

M. Baum fait remarquer, en outre, au nom de la Commission II, que des dispositions analogues à celles de la 2me partie de la proposition de M. de Riemsdyk pourront être introduites dans les unions sans être considérées comme contraires à la Convention.«

M. Asser fait observer que la Commission I a proposé d'insérer à l'article 8 une disposition qui s'accorde en principe avec les propositions de Messieurs Vischer et Riemsdyk. Il propose que la discussion soit renvoyée jusqu'au moment où l'on s'occupera de cet article 8.

L'article 7 est donc adopté sous cette réserve conformément aux propositions de la Commission.

Art. 8.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le contrat de transport est conclu dès que la station expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.	»Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.
L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.	L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise portée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.
Le chemin de fer est tenu, sur la demande de l'expéditeur, de certifier la réception de la marchandise et la date de sa remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture, lequel lui sera présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.	Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.
Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant	Toutefois, les chemins de fer auront le droit de stipuler dans leurs tarifs relatifs aux chargements par wagon complet, que, lorsque les opérations du chargement et du déchargement seront faites par l'expéditeur

l'envoi, ni d'un bulletin de chargement (connaissement).«

et le destinataire, les énonciations de la lettre de voiture concernant soit le poids soit le nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification en aura été demandée par l'expéditeur, moyennant une taxe spéciale. Lorsqu'une clause de cette nature aura été acceptée par l'expéditeur, elle régira tout le transport.

Le chemin de fer est tenu à la demande de l'expéditeur de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que celle-ci.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.«

Le rapport de la Commission I, lu par MM. Gerstner et Asser est conçu en ces termes:

»3me alinéa. — La Commission croit devoir vous proposer d'insérer ici une disposition qui, conformément à ce qui a été statué par le Code de Commerce allemand (art. 391, 1er alinéa) et par d'autres Codes, pose le principe, d'après lequel la lettre de voiture acceptée par le chemin de fer fait preuve du contrat de transport.

Le 4me alinéa contient une exception à cette règle, résultant de la nature des choses. Il contient, en même temps, la décision de la question qui nous a été posée par M. van Riemsdyk dans la 3me séance de la Conférence (procès-verbal, page 19). La dernière partie du 4me alinéa a été ajoutée par la Commission pour éviter tout malentendu à cet égard.«

M. Perl propose qu'on mette aux voix les propositions des deux Commissions relatives à l'amendement de M. Riemsdyk, attendu que les divergences qui existent entre ces propositions ne portent pas seulement sur la forme, mais aussi sur le fond. Quant à lui, il votera pour la proposition de la Commission II.

M. Kilényi éprouve quelque hésitation à l'égard du 4me alinéa. Il se demande quelles conséquences résulteraient, en droit, d'une demande de pesage faite par l'expéditeur, à laquelle par suite d'une impossibilité matérielle, organisation insuffisante p. ex. la gare de départ n'aura pas donné suite. Quelle garantie l'expéditeur a-t-il alors; il n'a point de preuve relativement à la demande et le chemin de fer serait dégagé de toute responsabilité, aussi bien pour le poids que pour le nombre des colis, parce que la lettre de voiture ne constitue pas une preuve contre lui. On ne saurait guère prétendre non plus que le paiement de la taxe de

pesage ou de comptage constitue une preuve relativement à la demande lorsque le chemin de fer n'a pas procédé au comptage ou au pesage, car le paiement de cette taxe ne peut être réclamé que si ces opérations ont été effectuées par le chemin de fer.

M. Baum fait observer que la divergence qui existe entre l'avis de la Commission I et celui de la Commission II existe en ce que cette dernière ne veut rendre les administrations responsables que du poids constaté, tandis que la Commission I entend faire peser sur le chemin de fer une double responsabilité, celle du poids et celle du nombre des colis, lorsqu'il s'agit d'expéditions remises en chargement de wagon. Il pense que dans le cas de chargements de wagon, il suffit d'imposer aux administrations la responsabilité du poids constaté par elles. L'obligation de compter, sur la demande de l'expéditeur, les colis composant un chargement complet de wagon, entraîne des inconvénients de deux espèces : d'abord, dans certains pays, la demande faite par l'expéditeur de compter les colis composant un chargement complet entraînerait l'application des tarifs généraux au lieu des tarifs de chargement de wagon ; il y a là une application de tarifs, en jeu, et il convient d'écarter du projet de convention tout ce qui est relatif à l'application des tarifs. En second lieu, il y aurait, au point de vue du service pratique de l'exploitation de sérieuses difficultés d'effectuer le comptage des colis composant un chargement de wagon. Car le chargement de wagons complets et presque toujours effectué par l'expéditeur sur des véhicules mis à sa disposition par le chemin de fer ; il serait très difficile et presque impossible de constater, pour certaines marchandises, le nombre des colis constituant le chargement d'un wagon. Cette constatation serait dans tous les cas fort coûteuse et aurait pour résultat d'augmenter le prix de transport ; elle serait également contraire à l'esprit des tarifs spéciaux de quelques pays. L'orateur croit devoir, au nom de la Commission II, maintenir les conclusions de cette Commission, et prie l'assemblée de n'imposer au chemin de fer qu'une responsabilité unique, celle du poids constaté de la marchandise. Une responsabilité plus étendue, l'orsqu'il s'agit de marchandises en charge de wagon n'aurait pas de grande utilité pratique.

M. Gerstner ne croit pas que la question de tarif puisse être un obstacle à ce que la question de preuve soit réglée. Si l'expéditeur demande la constatation du nombre des colis et connaît les avantages qu'offre le tarif spécial à taxe réduite, c'est à lui à supporter les conséquences de sa demande.

Nous objectons à la proposition de la Commission II qu'elle se borne à la constatation du poids et qu'elle ne décide rien en ce qui concerne la vérification du nombre des colis. La question est: Que prouve, dans le cas dont il s'agit, la lettre de voiture si la constatation a été omise ; l'orateur estime qu'elle ne constitue pas une preuve contre le chemin de fer.

M. Perl propose que, dans le cas où la proposition de la Commission II ne serait pas adoptée, on la renvoie à la Commission I, dont il ne peut pas non plus accepter la rédaction.

M. Kilényi ne partage pas l'opinion de M. Gerstner que la lettre de voiture n'a pas de valeur comme preuve si le comptage et le pesage n'ont pas eu lieu. Dans ce cas, le chemin de fer serait dégagé de sa responsabilité par l'effet de sa propre négligence, et il dépendrait toujours de lui de créer cette situation. On ne saurait nullement admettre qu'il en pût être ainsi, et l'article doit être complété dans ce sens que des moyens de preuve relatifs à la demande de pesage qu'il aurait faite soient assurés à l'expéditeur.

M. Asser. On a précisément voulu éviter ce que M. Kilényi croit lire dans l'article. La demande de la vérification et le paiement du droit suffiront pour établir la responsabilité du chemin de fer quant au poids, même si le pesage n'a pas eu lieu. La preuve de ces faits devra, en cas de contestation, être faite pas les moyens de preuve admis dans chaque Etat. Enfin, il attire l'attention sur le troisième alinéa de l'article 7, qui abandonne aux lois et règlements de chaque pays le soin de régler les droits et les obligations des administrations de chemins de fer en ce qui concerne le pesage des marchandises.

M. George est d'avis que le fait que le destinataire a payé le droit fixé pour les opérations de pesage et de comptage constitue la preuve de la demande.

Il est procédé à la votation.

Les délégations de Hongrie, de Belgique, d'Italie et de Russie se prononcent pour la proposition de la Commission II; les cinq autres délégations votent pour la proposition de la Commission I. Toutefois, M. Perl reprend la discussion en faisant observer qu'on pourrait trancher la divergence d'opinion qui existe entre les deux propositions, en supprimant dans le quatrième alinéa du nouvel article 8 les mots: »le nombre des colis«.

M. George répond que cela n'est pas nécessaire puisque dans certains cas, le chemin de fer peut se refuser à constater le nombre des colis.

Messieurs Lejeune et Kolessow prennent aussi la parole pour demander que, malgré la décision prise, le 10e alinéa soit renvoyé à la Commission, et se prononcent en même temps pour la suppression du comptage des colis.

M. Gerstner se déclare aussi d'accord avec le renvoi à la Commission I. On peut y pourvoir peut-être en insérant à l'alinéa 3 de l'article 7 les mots »et le nombre« après les mots: »le poids«. Il y a lieu d'examiner ce point.

Le renvoi à la Commission I est adopté.

Le renvoi est voté.

M. Baum exprime le désir qu'il soit inséré au procès-verbal que la rédaction de l'alinéa 4 de l'article 8 réserve les lois et règlements en vigueur dans chaque Etat en ce sens que le droit de percevoir une taxe spéciale pour le pesage des wagons complets dont parle cet alinéa 4, ne

saurait constituer une dérogation aux règlements des pays où le pesage par le chemin de fer est obligatoire.

La séance est levée à midi.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

XIme Séance.

Jeudi 6 octobre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres, à l'exception de M. Leibfried.

Le procès-verbal de la neuvième séance est adopté; celui du 4 octobre est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion est reprise à l'article 9.

Art. 9.

Projet de 1878.

»Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'il en remette au bureau expéditeur une déclaration conforme.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices de l'emballage non apparents. Tous les dommages de ces vices sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer. Si la déclaration n'a pas été faite, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de

Projet de la Commission.

»Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il en remette à la gare expéditrice une déclaration conforme au modèle qui sera déterminé dans des dispositions à émettre.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, en doit indemniser le chemin de fer.

l'emballage que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.«	S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il est reconnu coupable de dol.«

Messieurs Gerstner et Asser, rapporteurs de la Commission I, déclarent que cet article n'a subi que de légers changements de rédaction destinés à rendre le texte plus clair.

On a regardé comme allant de soi que dans le cas contraire à celui qui est prévu dans le dernier alinéa, le chemin de fer est responsable.

M. Baum, rapporteur, donne l'avis de la Commission II sur la proposition de la délégation allemande (voir procès-verbal de la 3me séance, page 20):

»La délégation allemande propose d'insérer une disposition ainsi conçue:

»La station expéditrice a le droit de réclamer de l'expéditeur que les colis isolés portent constamment la mention du lieu de destination.«

La Commission II,

considérant que le principe contenu dans la proposition allemande est admissible lorsqu'il s'agit d'un nombre restreint de colis, mais qu'elle ne saurait être imposée dans le cas d'expéditions isolées telles qu'elles sont définies dans les tarifs allemands, c'est-à-dire à toute expédition qui n'est pas en chargement de wagon;

considérant que la proposition allemande est relative au tarif du chemin de fer, qu'elle n'est pas de nature à entrer dans une convention internationale, mais qu'elle doit plutôt être résolue par le tarif de chaque administration,

est d'avis de rejeter la proposition.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II, comme il l'a fait aussi pour les articles 6 et 7.

La proposition de la délégation allemande est rejetée par toutes les voix, sauf celles de l'Allemagne et de l'Italie, et l'article 9 est, par conséquent, adopté dans la teneur proposée par la Commission I.

Art. 10.

Projet de 1878.	Projet de la Commission.
»L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police, avant la remise au destinataire. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.	»L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police, avant la remise au destinataire. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

L'expéditeur pourra désigner dans la lettre de voiture un intermédiaire chargé de remplir les formalités de douane, d'octroi ou de police. Si cette désignation n'a pas eu lieu dans la lettre de voiture ou que l'expéditeur ait demandé expressément au chemin de fer de lui servir d'intermédiaire, celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.«

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies par le chemin de fer. Celui-ci sera libre d'effectuer lui-même les opérations de douane ou de les confier, sous sa responsabilité, à un commissionnaire.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.«

Messieurs les rapporteurs de la Commission I déclarent qu'ils ont laissé le soin de rapporter sur cet article à la Commission II, dont les propositions ont servi partout de base à la nouvelle rédaction.

M. Baum propose, au nom de la Commission II, d'adopter en principe l'amendement formulé, dans la 3e séance (procès-verbal, page 20), par M. Riemsdyk, qui demande de supprimer l'intermédiaire du troisième alinéa.

La Commission II,

considérant qu'il y aurait de graves inconvénients à ce que la responsabilité du chemin de fer soit interrompue pendant les opérations de douane confiées à un intermédiaire;

considérant que du fait de l'interruption de la responsabilité du chemin de fer pendant les opérations de douane, il peut résulter l'établissement d'une deuxième lettre de voiture par le chemin de fer qui reçoit la marchandise après les opérations, ce qui est contraire au but de la Convention;

considérant que l'emploi d'un intermédiaire en douane entraînera pour l'expéditeur des frais plus considérables que si les opérations sont effectuées par le chemin de fer;

qu'en fait il existe à toutes les gares frontières des bureaux des administrations de chemins de fer chargés de dédouaner les marchandises;

que les agents du chemin de fer sont, aussi bien que l'intermédiaire, aptes à suivre et à contrôler les opérations de la douane et à défendre les intérêts de l'expéditeur;

considérant que dans le cas où l'on ne donnerait à l'intermédiaire en douane que le droit de contrôler les opérations de douane sans assu-

mer de responsabilité, l'autorité et l'utilité d'un tel intermédiaire seraient presque insignifiantes;

est d'avis d'accepter le principe de l'amendement de M. Riemsdyk et de formuler comme suit le 3me alinéa de l'article 10:

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ces opérations à un commissionnaire ou de les effectuer lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Perl fait observer que cette disposition ne se rapporte qu'aux marchandises en cours de route.

M. Asser voudrait qu'on supprimât la seconde partie de la proposition de la Commission II, comme s'entendant de soi-même.

M. Durbach fait remarquer qu'il sera tenu compte des observations présentées en ajoutant, après les mots: »de douane, d'octroi et de police«, ceux-ci: »en cours de route«.

M. Gerstner propose le renvoi de l'article à l'une des deux Commissions, afin qu'elles tiennent compte des observations qui ont été faites. La question ne paraît pas encore assez mûre pour être mise aux voix.

M. Riemsdyk propose une nouvelle rédaction du troisième alinéa, savoir:

»Les formalités de douane, d'octroi ou de police en cours de route seront remplies par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.«

M. Kolessow désirerait se rendre compte exactement de la portée de l'alinéa en discussion. Il croit qu'on ne saurait contester au propriétaire de la marchandise le droit d'assister aux opérations de douane.

M. Kilényi appuie la rédaction du 3me alinéa, telle qu'elle est proposée par la Commission II. La rédaction présentée par la Commission I va plus loin qu'on n'avait décidé de le faire lors de la première lecture. Elle impose au chemin de fer l'entière responsabilité d'un transporteur aussi en ce qui concerne les opérations de douane, tandis que le chemin de fer ne devrait avoir que la responsabilité d'un commissionnaire dans le cas seulement où il charge quelqu'un d'autre des opérations de douane. Enfin, la rédaction n'est pas régulière.

Il s'engage un long débat, dans lequel la délégation française notamment se prononce dans le sens de la proposition de la Commission II, vu qu'elle regarderait l'ingérence d'un intermédiaire dans les formalités de douane comme nuisible au service.

La Suisse, ici, maintient le projet de 1878. D'un autre côté, divers orateurs se prononcent avec insistance et à plusieurs reprises pour la proposition de la Commission II, soit pour celle de M. Riemsdyk, qui est regardée comme identique au texte de la Commission II, avec une meilleure rédaction.

Dans la votation, tous les Etats — à l'exception de la Suisse — se prononcent pour l'amendement de M. Riemsdyk, soit de la Commission II.

M. Villa propose de dire après le 3me alinéa:

»Pourtant l'expéditeur aura le droit soit d'assister à l'opération de douane, soit de désigner à cet effet une personne dans la lettre de voiture.

L'intéressé ne pourra jamais prendre possession de la marchandise et il devra à cet effet se mettre en mesure d'assister à l'opération de douane au moment dans lequel elle s'accomplit.«

Cette proposition serait insérée comme 4me alinéa de l'article 10.

Cet amendement est appuyé, en particulier, par la délégation allemande, qui en demande le renvoi à la Commission pour l'examiner d'une manière approfondie; tandis que la France, la Belgique et la Hongrie se prononcent en sens contraire et voudraient qu'on écartât tout intermédiaire.

Dans la votation éventuelle, l'amendement de M. Villa est adopté par cinq voix (Allemagne, Italie, Pays-Bas, Russie et Suisse) contre quatre (Autriche, Hongrie, Belgique et France), — et ensuite, dans la votation définitive, toutes les voix, sauf celle de la France, se prononcent pour l'adoption du troisième alinéa tel qu'il est proposé par la Commission II, complété et étendu par les amendements de Messieurs Riemsdyk et Villa. L'amendement Villa sera inséré comme quatrième alinéa (en place du quatrième alinéa actuel).

Après la votation, M. de Seigneux prend la parole pour lire une proposition formulée dans l'intervalle, proposition qui — selon lui — pourrait être insérée comme 4me alinéa de l'article 10 et qui remplacerait la proposition de M. Villa, adopté par la Conférence.

Cette proposition est conçue comme suit:

»Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. — Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de faire procéder aux opérations de douane.«

M. Villa déclare accepter cette proposition, qui est adoptée par la Conférence à l'unanimité des délégués présents.

Le reste de l'article 10 est maintenu.

Art. 11.

Projet de 1878.	Projet de la Commission.
»Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit.	»Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également
Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des tarifs	

directs, et à défaut d'ordres contraires données par l'expéditeur, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. En cas contraire, le montant total du transport se composera de la somme des taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemins de fer en vertu de leurs tarifs respectifs.

Quant aux droits fixes, il ne sera perçu au profit des administrations aucune somme en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs. Les dépenses faites par l'administration, — telles que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation —, devront leur être remboursées.

Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture les frais de transport, autant que ces frais leur sont connus d'après leurs tarifs internes et directs«.

accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu en sus des taxes de transport et des bonifications pour des prestations spéciales prévues par les tarifs aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — telles que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

En cas d'expédition au delà des unions existantes, les chemins de fer ne sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture que les frais de transport qui leur sont connus«.

Messieurs les rapporteurs de la Commission I s'expriment comme suit:

Alinéa 1er:

Bien qu'on puisse considérer les deux premières phrases de l'alinéa comme suffisamment claires en ce sens qu'elles n'excluent pas les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions, la Commission a cru que pour rendre impossible tout malentendu à cet égard, on pourrait ajouter à l'alinéa la troisième partie, qui fera droit en même temps aux observations formulées dans la 3me séance (procès-verbal, pages 21 à 23) par les délégations de l'Autriche et des Pays-Bas.

La suppression du 2me alinéa a eu lieu conformément à une proposition de la Commission II.

Alinéa 2 (ci-devant alinéa 3):

Sauf une modification de la rédaction, la Commission, conformément à l'amendement de M. Perl, propose d'ajouter la dernière phrase, qui ne fait que sanctionner ce qui existe dans la pratique. La mention expresse des pièces justificatives a pour but de les soustraire à l'application de la

défense formulée à l'avant-dernier alinéa de l'article 6 par rapport aux documents accompagnant la lettre de voiture.

Alinéa 3 (ci-devant alinéa 4):

Nous avons inséré ici les mots: »En cas où l'expédition au delà des unions existantes« conformément à une proposition de la Commission II«.

M. Baum, rapporteur, donne l'avis de la Commission II sur la proposition de M. Perl (procès-verbal de la 3me séance, p. 21).

»M. Perl propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article 11:

»Si la gare de départ est reliée à la gare de destination par des »tarifs directs, le prix de transport sera calculé d'après lesdits tarifs. Si »l'expéditeur demande que la marchandise suive une autre route que celle »fixée par les tarifs directs, ou qu'elle soit soumise à des tarifs locaux ou »spéciaux, le montant total du transport se composera de la somme des »taxes à percevoir par les différentes administrations ou unions de chemins »de fer en vertu de leurs tarifs respectifs«.

La Commission II, tout en reconnaissant que la rédaction proposée par M. Perl pour le deuxième alinéa de l'article 11 est préférable à la rédaction du projet de Convention, —

considérant néanmoins que le deuxième alinéa de l'article 11 ne renferme que des dispositions explicatives fort incomplètes du principe contenu dans la première partie de l'alinéa 1er de l'article 11 relatif au calcul des prix de transport et à l'application des tarifs, —

considérant que le texte actuel du 2me alinéa de l'article 11, de même que la modification proposée par M. Perl, donnent lieu à toutes sortes d'interprétations au sujet des tarifs à appliquer,

qu'il pourrait en résulter des désavantages pour le commerce en présence des nombreuses combinaisons de tarifs qui peuvent être faites sur les routes reliant éventuellement la gare expéditrice à la gare destinataire,

considérant qu'il y a surtout là une question d'application de tarifs et qu'il convient d'écarter de la Convention toutes les questions de tarifs,

qu'il n'est pas indispensable dans le cas particulier d'entrer dans les détails d'application des tarifs,

La Commission II est d'avis de supprimer le 2me alinéa de l'article 11. Dans la nouvelle rédaction de l'article 11, il a été tenu compte de l'avis de la Commission II.

Au nom de la Commission II, M. Baum, rapporteur, rend compte de la décision prise au sujet d'un second amendement de M. Perl (page 22 du procès-verbal de la 3me séance).

»M. Perl propose d'ajouter au 3me alinéa de l'article 11:

»En cas de réparation des marchandises, il y a lieu de dresser un »procès-vérbal de constatation qui devra être joint à la lettre de voiture.«

La Commission II accepte le principe de l'amendement de M. Perl, et propose la rédaction suivante de la 2me partie du 3me alinéa de l'article 11:

»Les dépenses faites par les administrations — telles que droits de »sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre

»non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessitées par le condi-»tionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la »conservation et dûment constatées par un procès-verbal — devront leur »être remboursées.«

M. Baum, rapporteur, dit qu'il y a un troisième amendement de M. Perl relatif au § 4 de l'article 11 (page 22 du procès-verbal de la 3me séance).

»M. Perl propose de rédiger comme suit le 4me alinéa de l'article 11:

»Les chemins de fer sont tenus d'indiquer dans la lettre de voiture »les frais de transport d'après leurs tarifs internes et directs, et, en cas »d'expédition au delà des unions existantes, autant que ces frais leur se-»ront connus.«

La Commission II accepte l'amendement de M. Perl, et propose de rédiger comme suit le 4me alinéa de l'article 11:

»Les chemins de fer sont tenus d'indiquer, dans la lettre de voiture, »les frais de transport d'après leurs tarifs internes et directs. En cas »d'expédition au delà des unions existantes, ils indiqueront autant que »possible les frais de transport s'ils leur sont connus.«

Le rapporteur de la Commission II propose en outre de biffer les quatre premiers mots du 3me alinéa de l'article 11, ainsi conçus: »Quant aux droits fixes«. Ces mots sont inutiles, sont mal traduits et peuvent donner lieu à un sens inexact au point de vue de l'application des tarifs.

M. Vischer traduit en allemand les conclusions de la Commission II.

A la discussion prennent part M. Perl, qui appuie la proposition de la Commission II, comme plus claire selon lui; puis M. Kilényi, qui vote également pour la rédaction de la Commission II en ce qui concerne le 3me alinéa.

M. Lejeune, appuyé par M. Asser, préfèrerait qu'on supprimât entièrement ce 3me alinéa, vu qu'il paraît superflu et peut donner lieu à des doutes.

Dans la votation, la suppression du 3me alinéa est décidée à l'unanimité.

Quant au reste de l'article 11, il est adopté tel que l'a proposé la Commission I, avec un simple changement de rédaction du texte français, dans lequel, au commencement du deuxième alinéa, après les mots »il sera perçu«, on ajoutera »en faveur des chemins de fer«.

Art. 12.

Projet de 1878.	Projet de la Commission.
»Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.	»Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.
Les administrations peuvent exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après l'appréciation du chemin de	Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont su-

fer expéditeur, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne les garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, l'administration pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement, sous réserve des dispositions contenues dans l'article 46, alinéas 3 et 4. N'est pas applicable toutefois l'article 44, alinéa 1.«

jettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, nele garantissent pas suffisamment des frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais et droits de transport, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'article 46, alinéas 3 et 4, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. N'est pas applicable la première partie de l'article 44.«

La modification apportée à la dernière partie de l'article est conforme à la proposition faite par M. le Dr. Gerstner dans la quatrième séance. Pour le reste, la Commission se borne à proposer un changement de rédaction, et fait observer que les amendements présentés dans la quatrième séance (procès-verbal, pages 25 et 26) par Messieurs Perl et Riemsdyk, sont écartés.

M. Perl eût désiré que la Commission ait indiqué plus en détail les motifs pour lesquels elle a cru devoir écarter son amendement (quatrième séance, procès-verbal page 25). Il reprend cet amendement. Dans la votation, toutes les délégations, à l'exception de celle de la Russie, se prononcent pour l'adoption des propositions présentées par la Commission I.

Art. 13.

Projet de 1878.

»L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur, à moins toutefois que ce remboursement n'excède le maximum fixé par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Projet de la Commission.

»L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions à émettre, qu'autant que tous les chemins de fer qui partici-

Sont exceptées seulement les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (voir article 12, alinéa 2).

Pour chaque remboursement il sera perçu une taxe déterminée par le tarif.

L'administration ne sera tenue de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage jusqu'à concurrence de la valeur de la marchandise (voir art. 34), mais pas au delà toutefois du montant du remboursement.«

pent au transport, y consentent. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (voir article 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

La marchandise ayant été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage, sauf son recours contre le destinataire.«

Messieurs les rapporteurs de la Commission I parlent en ces termes: Alinéa 1.

»Cet alinéa a été modifié conformément aux observations présentées par Messieurs Asser et George dans la quatrième séance de la Conférence (procès-verbal, pages 27 à 28): quand tous les chemins de fer intéressés y consentent, il doit être permis d'excéder le maximum fixé pour le remboursement.

On n'a pas exprimé d'une manière plus précise ce qu'on entend par la valeur de la marchandise: pour l'application de l'article 13 il suffit que le montant du remboursement soit en rapport avec cette valeur et ne l'excède pas outre mesure.«

Alinéa 2.

»La rédaction du texte français a été modifiée dans le sens du texte allemand pour bien constater que la taxe est due pour l'envoi contre remboursement, que le remboursement ait été obtenu ou non.«

Alinéa 4.

On propose ici deux modifications. D'abord la suppression de la clause qui limite la responsabilité du chemin de fer à la valeur de la marchandise. La Commission est d'avis que le principe de la responsabilité doit être posé ici d'une manière générale. En cas de différence, le juge aura à évaluer le montant du dommage pour lequel le chemin de fer

est déclaré responsable. En second lieu, nous vous proposons l'addition du mot »immédiatement«. Il s'en suivra que le chemin de fer ne pourra pas exiger que l'expéditeur actionne le destinataire avant d'attaquer le chemin de fer.«

M. Kilényi propose un amendement au dernier alinéa dans ce sens que la responsabilité du chemin de fer en ce qui concerne le dommage soit expressément limitée au montant du remboursement.

M. Asser pense que cela va sans dire et qu'il n'y a pas lieu de le mentionner expressément.

M. Perl maintient de nouveau, en présence des propositions de la Commission, l'amendement qu'il a présenté dans la 4me séance (procès-verbal, page 27).

A la votation, l'amendement de Messieurs Kilényi et Lejeune est adopté à l'unanimité; celui de M. Perl est rejeté par toutes les délégations, à l'exception de celles d'Autriche et de Russie.

La séance est levée à 11½ heures.

Le Président:
Bavier.
Les secrétaires:
Farner.
Vogt.

XIIme Séance.

Vendredi 7 octobre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres qui ont assisté à la précédente séance.

Le procès-verbal de la 10me séance est approuvé. Celui de la séance du 6 octobre est distribué à Messieurs les Délégués.

Il est donné lecture de l'article 14, ainsi conçu:

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.	»Si le délai de livraison n'a pas été fixé, pour tout le réseau parcouru, par des règlements et tarifs communs aux administrations intéressées au transport, ce délai s'établira par l'addition des délais fixés par les règlements et tarifs des différentes administrations ou unions.
Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre pour l'exécution de la présente Convention, d'établir des prescriptions générales concer-	Toutefois il reste réservé aux dispositions à émettre d'établir des prescriptions générales concernant les délais maxima et le calcul, notam-

nant les délais maxima et le calcul, notamment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.«

ment le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.«

La Commission I propose le maintien du texte actuel sans changement.

M. Baum, comme rapporteur de la Commission II, déclare que lors de la discussion qui a eu lieu au sein de la Commission II au sujet des amendements relatifs à l'alinéa 6 des Dispositions à émettre, on à examiné la proposition de M. George sur la question de savoir s'il sera permis aux administrations de stipuler dans leurs tarifs spéciaux communs une augmentation de délai comme condition de la réduction du prix de transport.

La Commission II prenant en considération les observations présentées par les délégués français, accepte le principe de la proposition de M. George;

considérant d'autre part que, vu l'importance de la question, il y a lieu d'insérer un alinéa spécial dans l'article 14,

est d'avis, vu le peu de corrélation qui existe entre l'alinéa 1 et l'alinéa 2 de l'article 14, de supprimer l'alinéa 1 de l'article 14, et de rédiger comme il suit le deuxième alinéa de l'article 14:

»Les dispositions à émettre établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima, le calcul, le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront appliquer aussi ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.«

M. Vischer donne en allemand le rapport de la Commission II.

M. de Seigneux considère la proposition de la Commission II comme assez importante pour en motiver le renvoi à la Commission I; si l'on entend diminuer la responsabilité du chemin de fer, il ne faut pas encore réduire les délais de livraison.

M. Lejeune ne comprend pas l'opposition qui est faite à la proposition de la Commission; elle ne diminue en rien les droits réservés au public.

M. Gerstner. Il s'agit de savoir si l'on entend supprimer le principe consacré par l'alinéa 1; il a été adopté sans discussion en premier débat, et l'orateur en votera le maintien. L'autre proposition faite par la Commission est nouvelle. M. Gerstner déclare ne pas pouvoir, pour le moment, y adhérer.

M. George appuie la Commission II, dont la proposition est destinée à sauvegarder, dans certains pays et surtout en France, de grands intérêts.

M. Kilényi se prononce également pour la proposition de la Commission II. La rédaction proposée par la Commission I pour le premier alinéa ne dit pas clairement ce qu'il doit dire; il en résulte qu'on peut trouver

qu'il y a contradiction entre les deux alinéas de l'article. En outre, le principe posé dans l'alinéa 1 s'entend de soi-même ; il est donc préférable de la supprimer pour éviter les fausses interprétations.

M. Gerstner fait observer, en réponse à M. Kilényi, qu'il ne saurait voir une contradiction: le premier alinéa traite des dispositions à appliquer in concreto, tandis que le deuxième alinéa consacre des règles générales, notamment pour les délais maxima. Il n'y aurait donc absolument aucune raison de supprimer le premier alinéa.

M. Kilényi fait observer que si l'article doit être interprété dans le sens que lui donne M. Gerstner, la rédaction en doit être modifiée. D'ailleurs, la question n'a pas beaucoup d'importance.

M. Perl se prononce encore dans le sens de la Commission II ; puis, à la votation, les délégations d'Autriche, de Hongrie, de Belgique, de France, d'Italie, des Pays-Bas et de Russie votent pour la proposition de la Commission II. Les délégations d'Allemagne et de Suisse ont voté pour le projet (Commission I).

La proposition de la Commission II est donc adoptée.

Art. 15.

Projet de 1878.

»L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en le retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-

Projet de la Commission I.

»L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis des tiers, auxquels ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté

droit, ni porter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et désignés par l'ayant-droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute«.

l'action mentionnée à l'article 16. A partir de ce moment le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble considérable dans le trafic.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.«

Messieurs Gerstner et Asser rapportent en ces termes au nom de la Commission I:

»Alinéa 2 du nouveau projet.

La majorité de la Commission propose l'insertion de cet alinéa, d'après lequel, conformément à la proposition faite par M. George, dans la 4me séance, lors de la discussion d'un amendement de M. Perl, l'expéditeur ne pourrait exercer le droit de disposer de la marchandise qu'en produisant le duplicata de la lettre de voiture. Elle croit que ce système est conforme aux intérêts du commerce. Il pourrait notamment servir à garantir le destinataire, auquel le duplicata a été remis, contre le préjudice que pourrait lui causer l'expéditeur en changeant la direction de la marchandise. Nous ferons observer que ce système n'aura pour effet que de limiter le droit de disposition de l'expéditeur, sans modifier les bases du projet, notamment en ce qui concerne les droits du destinataire, et sans donner au porteur du duplicata comme tel le droit de disposer de la marchandise.

La minorité propose le rejet de l'amendement George. Elle redoute les conséquences fâcheuses de cet amendement. Si, en l'adoptant, on ne rend pas en même temps obligatoire la remise d'un duplicata, il se présentera beaucoup de cas dans lesquels personne n'aura le droit de disposer de la marchandise ou d'intenter les actions et de faire les réclamations (art. 26). Si l'on veut, contrairement à la décision de la Conférence (dans sa 4me séance), rendre obligatoire la remise du duplicata, il en résulterait, tant pour le public que pour le chemin de fer, une charge tout-à-fait exceptionnelle.

Dans les deux cas, la perte du duplicata donnerait lieu à des difficultés presque insurmontables. Enfin, on ne saura souvent comment appliquer les dispositions où il est question de communications à faire à

l'ayant-droit, etc. (art. 25, 30, etc.), puisque le chemin de fer, ignorant si l'expéditeur possède le duplicata ou non, ne sait pas qui est l'ayant-droit. Il en est de même aux dispositions de l'article 18.

La majorité ne regarde pas ces objections comme fondées; elle est d'avis que le duplicata de la lettre de voiture doit être obligatoire, de sorte qu'il y a lieu de supprimer, dans l'avant-dernier alinéa de l'article 8, les mots »sur la demande de l'expéditeur«.

Un membre de la Commission, qui aurait voté le système radical du connaissement (rejeté par la Conférence), ne saurait toutefois accepter le système mixte qui est proposé maintenant, et se rallie donc à l'opinion de la minorité, qui veut maintenir le système du projet de 1878.

Alinéa 1 (ci-devant 3).

On a ajouté les mots »même muni d'un duplicata«, pour éviter toute interprétation erronée des dispositions contenues dans le nouvel alinéa 2.

Dans le même alinéa 4 (ci-devant 3), on a substitué à l'expression »a intenté l'action« celle-ci: »a assigné le chemin de fer en justice«, pour mieux préciser qu'il s'agit de savoir quand le chemin de fer a eu connaissance de l'action intentée.

L'amendement de M. Vischer à l'article 15 a été renvoyé à la Commission II.

M. Baum rapporte, au nom de la Commission II, sur l'amendement de M. Vischer (page 31 du procès-verbal, 4me séance) ainsi conçu:

»M. Vischer propose de supprimer au 1er alinéa de l'article 15 les mots »soit en l'arrêtant en cours de route« et »ou en cours de route«, conformément au désir du Verein allemand.«

La Commission II, considérant que dans l'intérêt du commerce il y aurait lieu de maintenir le droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise en l'arrêtant en cours de route ou de la faire délivrer en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

considérant néanmoins que l'intérêt particulier de l'expéditeur ne saurait l'emporter sur l'intérêt général qui exige que le service d'exploitation fonctionne régulièrement,

Est d'avis de maintenir le § 1 de l'article 15 et de rédiger comme suit le § 4 de l'article 15:

»Le chemin de fer ne peut pas se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ses ordres qu'autant qu'il résulterait de l'exécution de ces ordres un trouble dans le service régulier de l'exploitation.«

M. Vischer donne en allemand le rapport de la Commission II.

M. Baum ajoute, au nom de la Commission II, que la question de savoir si l'expéditeur, pour exercer le droit spécifié aux §§ 1 et 4 de l'article 15, devra être porteur du récépissé ou du duplicata de la lettre de voiture, est à décider par la Commission I.

M. Vischer traduit en allemand ces observations.

M. Perl fait observer, en ce qui concerne le rapport de la Commission I, que, en l'entendant lire, on pourrait croire qu'il est l'expression de la minorité, plutôt que celle de la majorité de la Commission.

M. Gerstner répond que les deux manières de voir ont été présentées d'une façon objective qui répond à l'état réel des choses. Il s'agit maintenant de voter sur l'amendement de M. George et sur la rédaction du projet de 1878. M. Gerstner préférerait en tout cas cette dernière, par les motifs qui ont été donnés par la minorité.

M. Lejeune propose de restreindre le droit de l'expéditeur à la marchandise qui se trouve encore à la gare de départ ou qui est arrivée à la gare de destination et de rendre ce droit absolu, sans le subordonner à une condition dont l'effet serait de le rendre complètement illusoire. Il propose de supprimer au 1er alinéa ces mots »soit en l'arrêtant en cours de route« et les mots »ou en cours de route«, et de supprimer le 5me alinéa de l'article.

M. de Seigneux. La Commission a déclaré que le duplicata de la lettre de voiture était obligatoire pour le cas d'une disposition pendant le transport. Il croit que, pour tenir dûment compte de cela, il conviendrait de revenir à l'article 8 et de faire subir une modification à cet article. Il faudrait supprimer les mots »à la demande de l'expéditeur«.

On met ensuite aux voix:

1. Les propositions de la majorité de la Commission I opposées à celle de la minorité.

   Cette dernière est rejetée par 7 voix contre 2, celles de l'Allemagne et des Pays-Bas.

2. Les propositions faites relativement au 5me alinéa (4e alinéa dans le projet de 1878).

   A l'unanimité moins une voix, celle de la Belgique, la proposition primitivement faite par M. Vischer est rejetée et le texte de la Commission II est adopté.

L'article 15 est donc adopté dans la teneur que lui a donné la Commission I, sauf que le mot »considérable«, qui figure au 5me alinéa, est supprimé. Tout le monde est d'accord aussi sur la radiation des mots »sur la demande de l'expéditeur«, à l'avant-dernier alinéa de l'article 8.

Art. 16.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.	»Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement des créances résultant de la lettre de voiture.
Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier,	Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que lui impose ce dernier,

qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint si, avant que l'action soit intentée, l'expéditeur, conformément à l'article 15, a donné au chemin de fer un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison«.

qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison«.

Messieurs Gerstner et Asser donnent, au nom de la Commission I lecture du rapport suivant:

»L'alinéa 1 a été renvoyé à la Commission II dans la 5me séance; elle en a maintenu provisoirement le texte.

Dans l'alinéa 2, dernière phrase, on a, eu égard aux observations présentées par M. Durbach dans la 5me séance, et pour rétablir la concordance avec le nouvel alinéa 2 de l'article 15, ajouté les mots »muni du duplicata«.

M. Baum, rapporteur, donne l'opinion de la Commission II sur l'amendement de M. Perl (page 33 du procès-verbal de la 5me séance).

»M. Perl propose d'ajouter après les mots »des créances« ceux de »et des débours (article 11)«. La même adjonction devra être faite au texte de l'article 17.

La Commission II propose de rédiger comme suit l'alinéa 1er de l'article 16:

»Le chemin de fer est tenu de délivrer au lieu de destination la lettre de voiture et la marchandise au destinataire désigné, contre quittance et remboursement du montant de la lettre de voiture«.

M. Vischer donne en allemand le rapport de la Commission II.

M. Asser, après avoir lu le rapport de la Commission I, ajoute, au nom de la délégation des Pays-Bas, que si elle vote contre la modification du 2me alinéa de l'article 16, comme elle a voté contre l'article 15, ce n'est pas qu'elle soit opposée en principe à la proposition George, formulée dans ces articles. M. Asser croit, au contraire, que cette proposition ne va pas assez loin. Il espère, dans l'intérêt du commerce, qu'à l'avenir il sera possible, sans trop d'inconvénients pour les chemins de fer, d'appliquer au transport par ceux-ci un système analogue à celui du connaissement. Le système mixte, qu'on veut introduire maintenant, donnera lieu à toutes sortes de difficultés: on s'en apercevra déjà quand il s'agira de rédiger les articles suivants. M. Asser déclare qu'il est le membre de la minorité de la Commission I, dont il est question dans la dernière partie du rapport.

Le texte français du 2me alinéa devra être modifié et porter »exécution des obligations que ce contrat lui impose« au lieu de »que lui impose ce dernier«.

M. Perl propose de dire, au 1er alinéa, au lieu de »créances résultant de la lettre de voiture«, »créances résultant du contrat de transport«. MM. Meyer et Gerstner combattent cette proposition, parce que logiquement elle ne répond pas au principe qu'on veut consacrer.

A la votation, à l'unanimité moins une voix (celle de la délégation allemande), l'alinéa 1 est adopté avec la rédaction proposée par la Commission I, mais en tenant compte de l'amendement formulé par la Commission II.

M. Baum propose, au nom de la Commission II, de modifier les derniers mots du § 3 de l'article 11. Cette modification est nécessitée par la nouvelle rédaction proposée par la Commission II pour la fin du § 1 de l'article 16.

On remplacerait à l'article 11, § 3, les mots »devront leur être remboursées«.

La nouvelle rédaction serait: »devront être inscrites dans la lettre de voiture et leur être remboursées«.

La Commission I a tenu compte de cette modification.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

Adopté par la Conférence.

Art. 17.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»La réception de la marchandise et de la lettre de voiture obligent le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant du contrat de transport«.	»La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

MM. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant:

»Conformément à la proposition de M. Herich (5me séance), nous trouvons dans le texte français substitué aux mots »contrat de transport« l'expression »lettre de voiture«.

On a soulevé la question de savoir si dans le cas d'un envoi en port payé, le chemin de fer a le droit de réclamer du destinataire le solde qui serait encore dû quand par erreur l'expéditeur n'a pas payé le montant total des frais de transport. La Commission est d'avis qu'il s'agit d'une question à résoudre par les tribunaux, le cas échéant.

M. Baum, rapporteur, déclare que la Commission II propose de modifier la fin de l'article 17 en conformité de la modification votée à l'alinéa 1 de l'article 16. Le nouvel article 17 serait ainsi conçu:

»La réception de la marchandise et de la lettre de voiture obligent de destinataire à payer au chemin de fer le montant de la lettre de voiture.«

Après une proposition de M. George de supprimer l'article 17 comme superflu, proposition retirée par suite de l'opposition qu'elle avait soulevée, la rédaction de la Commission II est adoptée.

Art. 18.

Projet de 1878.

»Si le transport est empêché ou interrompu temporairement par force majeure ou cas fortuit quelconque, l'expéditeur ne sera pas tenu d'attendre que l'obstacle soit levé.

Dans ce cas, il pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.«

Projet de la Commission II.

»Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.«

M. Baum réfère au nom de la Commission II sur la proposition de M. Kilényi (page 35, procès-verbal de la cinquième séance):

»M. Kilényi demande le renvoi de l'article 18 à la Commission, pour qu'elle examine s'il n'a pas lieu de compléter l'article 18, en insérant le deuxième alinéa du § 58 du règlement d'exploitation allemand.«

La Commission, considérant

qu'indépendamment des publications faites par les chemins de fer pour annoncer au public les interruptions de transport, il y a lieu d'indiquer des règles plus précises en ce qui concerne les marchandises dont le transport est interrompu en cours de route,

qu'il convient de laisser à l'appréciation du chemin de fer de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il y a lieu ou de demander de nouvelles dispositions à l'expéditeur, ou de diriger la marchandise par une autre route,

est d'avis d'accepter le principe de la proposition de M. Kilényi et de rédiger comme suit l'article 18 :

»Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et qu'il soit à prévoir que l'interruption sera de longue durée, le chemin de fer demandera de nouvelles dispositions à l'expéditeur.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.«

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

M. Gola propose d'ajouter, dans le premier alinéa, à la quatrième ligne, après les mots »par une autre route«, ceux-ci: »ainsi que dans tous les autres cas dans lesquels des dispositions relatives à l'expédition sont nécessaires«.

On objecte que l'article 24 prévoit déjà le cas que M. Gola a en vue.

Il est désiré par plusieurs membres que, dans le texte allemand, à la dernière ligne de l'alinéa 1, on remplace le mot »Disposition« par »Weisungen«, afin de bien donner à entendre qu'il ne s'agit pas de dispositions dans le sens de celles que l'ayant-droit a seul le droit de donner.

En outre, l'amendement de M. Gola et le changement proposé du mot »Disposition« dans le premier alinéa ont donné lieu à une longue discussion sur la question de savoir dans quels cas l'expéditeur peut user du droit de disposition qui lui est réservé par le premier alinéa, et si, dans le cas où ce droit lui serait accordé sans qu'il eût prouvé auparavant qu'il est en possession du duplicata de la lettre de voiture, il ne pourrait pas être préjudicié aux droits de tiers entre les mains desquels se trouverait peut-être le duplicata, et si la responsabilité du chemin de fer ne risquerait point d'être, de ce fait, indûment engagée.

M. Steinbach pense qu'on pourrait y remédier en ajoutant à l'article 18 un quatrième alinéa ainsi conçu:

»Si l'expéditeur n'est pas muni de la lettre de voiture, il ne peut pas, dans les dispositions à donner en vertu du présent article, fair adresser par la marchandise à un autre destinataire, ni à un autre lieu de destination«.

M. Gerstner propose, au contraire, ce qui suit:

»L'expéditeur a le droit de donner de tels ordres même lorsqu'il n'est pas muni du duplicata (art. 15, alinéa 2).«

M. Kilényi fait observer qu'il ne s'agit pas ici, en général, de dispositions qui porteraient atteinte aux droits de tiers, puisque en cas d'interruption du transport l'expéditeur a simplement à décider si la marchandise doit être retenue jusqu'à ce que l'interruption ait cessé, ou si elle doit être acheminée par une autre route sur la destination primitive. Ces dispositions, exigées par les circonstances, ne nécessiteraient même pas que l'expéditeur fût muni du duplicata de la lettre de voiture. Mais si l'expéditeur résiliait le contrat de transport et demandait par exemple qu'on

réexpédiât la marchandise au lieu de départ, ce serait là une disposition qui nécessiterait la production du duplicata. La question ne paraît pas suffisamment élucidée et l'orateur propose qu'elle soit renvoyée à la Commission.

En définitive, la Commission II est chargée d'examiner les diverses opinions qui ont été exprimées et les amendements qui ont été présentés, et de formuler ensuite ses propositions définitives.

Art. 19.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»En ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.«	»Pour tout ce qui concerne la livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, on se conformera aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.«

La rédaction proposée par la Commission I est adoptée sans observation.

Art. 20.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des frais de transport, ceux de douane, les débours et autres frais nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et amendes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.«	»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, et des frais accessoires, ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que les remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés«.

La proposition de la Commission I est adoptée, après que M. le rapporteur de cette Commission a déclaré que, sauf une modification du texte allemand, la rédaction primitive de l'article a été maintenue.

Art. 21.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances	»Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances

indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.«

indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.«

MM. Gerstner et Asser font savoir, au nom de la Commission I, qu'une modification a été apportée au texte allemand. Au lieu de »droit de gage«, il est dit »le droit d'un créancier gagiste«, conformément au texte français.

Adopté sans discussion.

Art. 22.

Projet de 1878.

»Les contestations pouvant s'élever au sujet du droit de gage seront réglées d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Projet de la Commission I.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

MM. les rapporteurs de la Commission I font observer que cet article a été modifié sur la proposition faite par M. Meyer, lors de la cinquième séance, et adoptée par la Conférence.

Adopté sans discussion.

La séance est levée à midi.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

XIIIme Séance.

Vendredi 7 Octobre 1881, à 3 heures après midi.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les membres qui assistaient à la 12me séance. La discussion est reprise à l'article 23.

Art. 23.

Projet de 1878.

»Le chemin de fer dernier transporteur est tenu, après le recouvrement des créances mentionnées à l'article 20, de payer aux chemins de fer précédents leur part des créances. Il y est également tenu s'il délivre la marchandise sans recou-

Projet de la Commission I.

»Chaque chemin de fer est tenu, après encaissement des frais de transport et autres créances naissant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés, la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier trans-

vrer ces créances, sauf ses droits contre le destinataire.«

porteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans en recouvrer le montant, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

Les créances entre chemins de fer résultant du transport international seront insaisissables sur le territoire des Etats autres que l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier«.

Messieurs Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, s'expriment en ces termes:

»Conformément à la proposition de Messieurs Perl et Riemsdyk (dans la 5me séance), les deux premiers alinéas ont été modifiés à l'effet d'étendre à tous les chemins de fer l'obligation qui, d'après le texte du projet de 1878, n'était prescrite qu'à l'égard du chemin de fer dernier transporteur.

La majorité de la Commission ayant adopté en principe l'amendement présenté par M. Kilényi pendant la discussion de l'article 23 (6me séance), a cru devoir vous proposer les alinéas 3 et 4 comme ils sont conçus maintenant. Un des membres de la Commission a déclaré voter contre cette proposition, dont il n'a pas pu étudier la portée«.

M. Meyer aurait désiré qu'une des délégations qui ont adhéré à la proposition de la Commission I, eût en premier lieu pris la parole. Il reconnaît que les deux premiers alinéas ne contiennent pas de changement essentiel; ils stipnlent que le chemin de fer qui a encaissé les frais de transport doit payer aux autres la part qui leur revient et qu'il est responsable du paiement de la lettre de voiture.

Mais les deux autres alinéas sont nouveaux. L'alinéa 3 donne satisfaction à la proposition faite en premier débat par M. Kilényi; mais l'orateur ne peut admettre que la rédaction de la Commission reproduise cette proposition dans une forme acceptable. L'orateur se demande ce qu'on doit entendre par les mots »débiter en compte courant«. Veut-on, par ces mots, donner aux chemins de fer le droit de réclamer le paiement immédiat des frais de transport contre la remise de la marchandise, ou leur donner le droit de réclamer des garanties. C'est ce qu'il faudrait avant tout préciser.

M. Meyer reconnaît néanmoins que le 3me alinéa se rattache aux deux

premiers; mais il n'en est pas de même du dernier, qui consacre d'une façon inattendue un principe de procédure; c'est un alinéa nouveau d'une grande importance et qui mérite par conséquent d'être étudié. Il n'a pas été possible à la délégation allemande d'examiner la question, puisque c'est hier soir seulement que la Commission a décidé d'ajouter cet alinéa et qu'il n'y avait eu auparavant aucune proposition relative à l'addition d'une disposition de ce genre. La délégation allemande, si elle eût été dans le cas de faire une proposition d'une importance aussi capitale, l'aurait certainement déposée au début de la Conférence. La délégation allemande s'élève formellement contre cette proposition, et les instructions qu'elle a reçues l'obligent à voter contre les alinéas 3 et 4, qu'elle n'a pas eu le temps d'examiner.

M. George répond que la question a été régulièrement posée par l'amendement Kilényi, faite dès la première lecture et renvoyée à la Commission I.

Le but de l'amendement adopté par la Commission est clair: c'est de soustraire la créance que, par suite du transport international, un chemin de fer peut avoir en pays étranger, à l'action des tiers qui n'auraient contre lui qu'un titre non exécutoire en dehors de ce pays. Comme le chemin de fer possède cette créance, non par un acte de sa volonté, mais par suite de l'obligation qui lui est imposée, il est juste de lui faire une condition spéciale. Si deux compagnies sont en compte courant, leur solde mutuel s'établit naturellement; mais si elles ne sont pas en compte courant, il importe de leur donner une autre garantie; c'est là le but de ce 4me alinéa.

M. de Seigneux se demande si cette proposition n'accorde pas un privilège aux chemins de fer.

M. Lejeune estime qu'il n'est pas nécessaire que la Convention fournisse aux tiers des créances à saisir; il demande quelle situation serait faite aux Etats exploitants, qui doivent être mis absolument sur le même pied que les particuliers. Ce n'est pas accorder un privilège aux chemins de fer que de rendre leurs créances résultant du transport international saisissables au lieu du domicile du débiteur seulement.

M. Steinbach est du même avis: on n'entend pas créer un privilège, mais sauvegarder aux chemins de fer leur propre juridiction pour les créances que, indépendamment de leur volonté et même contre leur volonté, ils peuvent avoir à l'étranger.

M. Asser dit que c'est sur sa proposition que la Commission I a ajouté à l'article le dernier alinéa. On l'a fait au dernier moment, après le rejet de plusieurs autres propositions dans le sens de l'amendement Kilényi. Puisque ce point a déjà été discuté à la première lecture et que la modification proposée reste sans influence sur les autres dispositions de la Convention, on peut, sans inconvénient, procéder au vote. M. Asser considère sa proposition (la défense des saisies) comme une conséquence de l'obligation imposée aux chemins de fer de devenir les créanciers de chemins de fer étrangers.

M. le Président met au voix les deux alinéas dont il s'agit:

a. Le 3me alinéa est adopté à l'unanimité moins une voix (celle de la délégation allemande).

b. Le 4me alinéa est adopté à l'unanimité moins deux voix (celles de l'Allemagne et de la Suisse).

Art. 24.

La Commission I propose de maintenir l'article de 1878, ainsi conçu:

»Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur«.

»Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison«.

Adopté sans observations.

Art. 25.

Projet de 1878.

»Dans tous les cas de perte totale ou partielle, d'avarie ou de retard, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, de dresser des procès-verbaux des recherches effectuées et de les communiquer aux intéressés sur leur demande. Soit que le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, soit que l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement procédé à la vérification de la marchandise, à l'estimation du dommage et à la recherche de la cause et de l'époque à laquelle remonte la perte partielle ou l'avarie. La vérification devra être faite en présence de témoins ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant-droit présent si possible.

Les experts jurés ou nommés d'office seront choisis de préférence.

En outre, chacun des intéressés sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise«.

Projet de la Commission.

»Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement une enquête, d'en constater le résultat par écrit et de le communiquer aux intéressés sur leur demande et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent.

En cas de perte totale de la marchandise il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu, en présence de témoins, ou s'il y a lieu avec le concours d'experts, l'ayant-droit présent si possible.

En outre, tout intéressé sera en

droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.«

Messieurs les rapporteurs de la Commission I donnent lecture du rapport suivant:

»La nouvelle rédaction ne s'écarte pas du projet primitif en ce qui concerne les principes; elle ne contient que les modifications suivantes:

1⁰ La Commission a été d'avis qu'on ne saurait exiger une enquête pour les cas de retard. Quant au procès-verbal même, s'il était possible de le dresser en ces cas, il n'est pas nécessaire, puisque dans la règle la lettre de voiture contiendra les dates qu'il s'agit de connaître. On propose donc de supprimer les mots: de retard.

2⁰ Au premier alinéa on propose de faire constater par écrit les faits dont il s'agit, tandis qu'au 2ᵉ alinéa il est fait mention du procès-verbal à dresser.

3⁰ A la fin du premier alinéa on a inséré l'obligation de la communication à la gare expéditrice conformément à l'amendement Perl.

4⁰ Au 2ᵉ alinéa on a inséré, conformément à l'amendement Perl, une disposition d'après laquelle la vérification aura lieu conformément aux lois et règlements du pays.

5⁰ La majorité a été d'avis qu'on ne doit pas insérer la disposition proposée d'après laquelle la communication des faits dont il s'agit devrait en tout cas être faite à l'ayant-droit (voir proposition de M. Villa, dans la 5ᵉ séance, appuyée par M. Gerstner).

6⁰ Nous proposons la suppression du 2ᵉ alinéa de l'ancien article, puisqu'à cet égard aussi ce seront les lois du lieu qui décideront.

Il s'élève une longue discussion sur la proposition de suppression du 1ᵉʳ alinéa faite par M Lejeune, qui considère cet alinéa comme superflu, parce que les chemins de fer font les enquêtes dont il s'agit dans leur propre intérêt et qu'on ne pourra jamais les obliger à les communiquer à des tiers et surtout pas aux personnes qui les actionnent. M. Lejeune finit par retirer sa proposition, sur les explications données par M. Gerstner, qui estime que cet alinéa est nécessaire, et sur la proposition de M. Gola, portant que, au 1ᵉʳ alinéa, texte français, le mot »enquête« soit remplacé par celui de »recherches«.

Art. 26.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Les actions qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.«	»Les actions qui naissent contre le chemin de fer du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.«

M. Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant:

»La Commission, pour donner satisfaction au voeu exprimé par sa

minorité (voir rapport sur l'article 15) relativement à l'article 26, propose d'ajouter à cet article une disposition ainsi conçue:

»Toutefois la production du duplicata n'est pas requise si l'expéditeur agit d'accord avec le destinataire.«

M. Asser ajoute que, bien que la Commission I propose d'insérer cette clause dans l'article 26, les rapporteurs sont individuellement d'avis qu'il vaudrait mieux l'insérer à l'article 15, qui, en ce cas, devrait subir encore quelques modifications de rédaction.

Cette proposition donne lieu à une longue discussion.

M. Lejeune considère cette disposition nouvelle comme dangereuse, comme aggravant la responsabilité des chemins de fer, qui seraient tenus dans chaque cas particulier, de rechercher si le destinataire a donné son consentement.

M. Perl et Meyer estiment que cet amendement a sa place à l'article 15. D'un autre côté, on soutient que ce serait battre en brèche le système préconisé par ce dernier article.

M. Kilényi demande ce qu'il faudra décider dans le cas où le duplicata ne se trouvera plus entre les mains du destinataire, mais dans celles d'un tiers, à quoi M. de Seigneux répond que le duplicata n'a de valeur que s'il se trouve en mains du destinataire ou de l'expéditeur.

M. Perl croit que cette proposition prévoit le cas où le duplicata a été perdu. Il faut dans ce cas donner un moyen qui permette d'actionner le chemin de fer.

M. Gerstner est en général du même avis.

M. Lejeune, entre autres, propose de ne rien ajouter au texte de l'article 26 qui, tel qu'il est, dit tout ce qui doit être dit: celui qui prétend agir en vertu de l'article 26 doit prouver qu'il a le droit de disposer de la marchandise. La preuve sera faite par l'expéditeur ou le destinataire à l'aide de la lettre de voiture.

Si le duplicata de la lettre de voiture n'est pas produit, la preuve se fera par telle autre voie de droit que la situation comportera et peu importe pourquoi ce duplicata ne sera pas produit.

M. George s'oppose également à ce que cet amendement soit ajouté à l'article 15 et propose d'adopter l'article 26 sans modification.

M. Steinbach et de Seigneux proposent de dire:

»Les actions contre le chemin de fer n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

»Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire.«

Cet amendement est adopté.

Une proposition de M. George de remplacer, au 2e alinéa de l'article 15, le mot »tiers« par »ayant-droit«, est adoptée. Cette proposition a pour but de rendre le texte de l'article 26 plus clair.

En outre, dans le texte français, à la fin de l'alinéa 5, les mots »dans le trafic« seront — conformément au texte allemand — remplacés par »dans le service régulier des chemins de fer«.

M. Lejeune fait remarquer qu'au 2e alinéa de l'article 15 on parle

de droits qui appartiendraient à des tiers par le fait qu'ils seraient porteurs du duplicata de la lettre de voiture. Il a été bien entendu que la remise du duplicata à un tiers autre que le destinataire ne confère aucun droit quelconque. A ce point de vue, le texte de l'article 15, § 2 est obscur. Il faut indiquer qu'il ne s'agit que du destinataire auquel le duplicata a été remis.

L'article 26 est donc adopté dans la teneur proposée par la Commission I.

Art. 27.

Projet de 1878.

»Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture internationale, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que par devant un tribunal dans le ressort duquel l'administration actionnée aura, d'après la législation du pays, un domicile réel ou un domicile élu.

Une fois l'action intentée, le droit d'option de l'ayant-droit est éteint.«

Projet de la Commission.

»Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.«

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui, la dernière, aura reçu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix parmi les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les trois chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.«

Messieurs Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant:

»L'alinéa 4 a été modifiée conformément à l'amendement proposé par M. Asser dans la 6me séance. D'un côté, on a voulu écarter les objec-

tions formulées contre la rédaction du projet de 1878; d'un autre côté, on a voulu exclure l'application de dispositions légales, comme celle de l'article 14 du Code civil français, d'après laquelle un autre juge que celui du pays du défendeur pourrait être compétent en cette matière. L'application d'une compétence exceptionnelle de cette nature ne serait pas compatible avec le principe de l'exécution internationale des jugements (voir art. 56).

Alinéa 5. L'insertion des mots »entre les chemins de fer« a pour but d'écarter les doutes énoncés dans la 6me séance.

L'amendement proposé, sur cet article, par M. Perl a été retiré par lui dans la séance de la Commission I, eu égard à la modification de la rédaction.«

L'article 27 est adopté conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 28.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'art. 27, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions.«	»Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'art. 27, alinéa 3, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, à moins qu'il ne s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale, et que cette réclamation n'ait pas encore donné lieu à une action.«

Messieurs Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant:

»L'indication de l'alinéa 3 de l'article 27 était nécessaire, puisque dans les deux premiers alinéas de cet article il est question d'autres chemins de fer que de ceux auxquels se rapporte l'article 28.

L'exception qu'on propose d'insérer dans la dernière partie de l'article repose sur un principe d'équité.«

Adopté conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 29.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.«	»Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.«

Art. 30.

Projet de 1878.

»Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc., ou un cas de force majeure.«

Projet de la Commission I.

»Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer sur la base de la Convention cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.«

Messieurs Gerstner et Asser déclarent, au nom de la Commission I, que le deuxième alinéa a été ajouté conformément à la proposition de M. Gerstner, adoptée par la Conférence dans sa sixième séance.

M. Gerstner fait observer que cet article mentionne de nouveau l'ayant-droit, et que la signification de ce mot a été changée par la nouvelle disposition adoptée au 2e alinéa de l'article 15. Il est bien hors de doute que les effets prévus par l'article 30, ne s'appliqueront à l'expéditeur qui ne se trouve plus en possession du duplicata de la lettre de voiture qu'autant qu'il était lui-même l'ayant-droit dans le sens des articles 15 et 16.

M. Riemsdyk observe qu'après l'adoption selon lui bien regrettable du système concernant la force probante du duplicata, le mot »ayant-droit« mentionné au premier alinéa de l'article 30 pourra donner lieu à des difficultés; il faudrait remplacer ce mot par »l'expéditeur ou le destinataire«, ou par les mots »celui qui est l'ayant-droit au moment dans lequel le dommage est survenu».

M. Riemsdyk se borne à demander qu'il soit pris note de ses observations au procès-verbal.

L'article 30 est adopté conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 31.

Projet de 1878.

»Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (voir art. 9) sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri de pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de l'absence ou de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie, ou d'être avariées, notamment à la suite de bris,

Projet de la Commission I.

»Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons non fermés,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture, (voir art. 9) sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, par des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris,

rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire,
en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5⁰ De l'avarie survenue aux animaux vivants,
en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6⁰ De l'avarie survenue aux marchandises dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,
en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si le chemin de fer établit que, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.«

rouille, détérioration spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition,
en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5⁰ De l'avarie survenue aux animaux vivants,
en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6⁰ De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,
en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, en égard au circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.«

Messieurs Gerstner et Asser rapportent en ces termes au nom de la Commission I:

»4⁰ Conformément à la proposition de M. Perl, adoptée par la Conférence dans la 6me séance, on a ajouté les mots: »dessication et déperdition.«

6⁰ L'insertion des mots »et bestiaux« a eu lieu conformément à un amendement du même délégué.

1⁰ La substitution de l'expression: wagons non fermés à celle de: wagons découverts a eu lieu conformément à la proposition de M. Vischer (6me séance).

Dans le dernier alinéa, on a supprimé les mots: le chemin de fer établit que.

Le juge devra décider, le cas échéant, si le chemin de fer doit établir l'existence de la présomption ou si cette preuve n'est pas nécessaire. (Voir les observations de Messieurs Gerstner et George à la fin de la 6me séance.)«

Adopté sans discussion, conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 32.

Projet de 1878.

»En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée, lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.«

Projet de la Commission I.

»En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut toutefois pas être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.«

Adopté sans discussion, conformément aux propositions de la Commission I.

Art. 33.

Projet de 1878.

»Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.«

Projet de la Commission I.

»Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (voir art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.«

Adopté sans discussion, conformément aux propositions de la Commission I.

La séance est levée à 6 heures du soir.

Le Président :
Bavier.
Les Sécrétaires :
Farner.
Vogt.

NOUVEAU

RECUEIL GÉNÉRAL

DE

TRAITÉS

ET

AUTRES ACTES RELATIFS AUX RAPPORTS

DE DROIT INTERNATIONAL.

CONTINUATION DU GRAND RECUEIL

DE

G. FR. DE MARTENS

PAR

Felix Stoerk

Professeur de droit public à l'Université de Greifswald.

DEUXIÈME SÉRIE.

TOME XIII.

DEUXIÈME LIVRAISON.

GŒTTINGUE,

LIBRAIRIE DIETERICH.

1888.

XIVme Séance.

Samedi 8 octobre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents les mêmes membres qui ont assisté à la séance d'hier. La discussion est reprise à l'article.

Art. 34.

Projet de 1878.

»Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la livraison aurait dû s'effectuer. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Les droits de douane, de transport et autres frais, qui auraient pu être réclamés si la marchandise était arrivée à destination, seront déduits du montant de l'indemnité.«

Projet de la Commission I.

»Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés par l'expéditeur.«

M. Perl fait observer que, lors de la première lecture, les articles 34 à 38 ont été réunis et mis ensemble en discussion. Il conviendrait de procéder de même aujourd'hui.

Aucune objection n'étant faite, on met en discussion aussi les articles suivants.

Art. 35.

Projet de 1878.

»Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux, aux termes desquels l'expéditeur aura le droit de déclarer dans la lettre de voiture une valeur qui ne sera pas supérieure au maximum fixé par ces tarifs, mais seulement aux conditions suivantes:

Projet de la Commission I.

»Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des tarifs spéciaux dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou avarie:

1° Les conditions spéciales (tarifs spéciaux) devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir.

2° Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.

3° Elles devront être applicables à la totalité du parcours à effectuer.

Si toutes ces conditions sont réalisées, l'ayant-droit ne recevra au maximum, pour indemnité (voir art. 34), que la valeur ainsi déclarée.«

1° Les conditions spéciales (tarifs spéciaux) devront avoir été approuvées par les autorités compétentes de chacun des Etats à parcourir.

2° Ces conditions spéciales devront correspondre avec une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.«

Art. 36.

Projet de 1878.

»Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.«

Projet de la Commission I.

»Si la marchandise perdue est retrouvée, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçue.«

Art. 37.

Projet de 1878.

»Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34.

En cas de déclaration de valeur faite conformément à l'art. 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite.«

Projet de la Commission I.

»Dans le cas d'avarie, l'indemnité à payer doit représenter la différence entre la valeur vénale de la marchandise avariée et celle de la marchandise non avariée, calculée d'après l'art. 34.

S'il y a lieu d'appliquer l'art. 35, l'indemnité sera proportionnellement réduite.«

Art. 38.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les art. 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.	»S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée d'après les art. 34 et 35, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.
Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.«	Le règlement d'exécution fixera le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.«

Messieurs Gerstner et Asser, au nom de la Commission I, donnent lecture du rapport de la Commission, en ce qui concerne d'abord l'article 34 :

»La majorité de la Commission estime que la nouvelle rédaction qu'elle propose répond mieux que celle qui a été posée en premier débat aux exigences du service international.

M. Gerstner ajoute à ce rapport qu'il prie de bien vouloir excuser les rapporteurs si, vu le peu de temps laissé à leur disposition, ils ont dû se borner à indiquer en peu de mots les principes essentiels et abandonner le reste à la discussion, là où cela paraîtra nécessaire.

En ce qui concerne la question de la responsabilité du chemin de fer, on a longtemps délibéré au sein de la Commission I pour savoir s'il ne conviendrait pas d'appliquer sans modification le principe admis en 1878. La minorité était de cet avis. Elle pensait qu'on pourrait supprimer les articles 35 et 38, puisqu'il n'y a pas de motifs de réserver exceptionnellement des dispositions relatives aux dommages-intérêts. La majorité se décida toutefois pour les propositions qui figurent comme projet de la Commission I. Ces propositions présentent, surtout en ce qui concerne l'article 37, des difficultés particulières sur lesquelles l'orateur se réserve de revenir dans le cours de la discussion.

M. Steinbach. On a constaté dans la Commission que le principe admis par la majorité consacre trois espèces de dommages-intérêts; ceux prévus à l'article 34, qui se basent sur la valeur vénale de la marchandise; ceux qui sont calculés d'après un maximum d'indemnité dans le sens de l'article 35, et encore l'obligation de rembourser le dommage indirect, comme le prévoit l'article 38; mais en même temps on a dû convenir que, contrairement au projet de 1878, il n'y a que la valeur au lieu d'expédition qui puisse servir de base pour le calcul de l'indemnité, puisque si

l'on admet la déclaration d'intérêt à la livraison, la différence entre la valeur au lieu d'expédition et la valeur au lieu de destination est représentée par l'intérêt à déclarer. Ces considérations ont conduit à une modification de l'article 34.

M. Meyer. La délégation allemande déclare pouvoir se ranger aux propositions présentées aujourd'hui par la majorité. Mais l'orateur a une question à poser: Il est dit dans l'article 34 que l'indemnité pour perte totale ou partielle se calculera d'après le prix courant des marchandises au lieu où la livraison aurait dû s'effectuer. Mais quel principe devra-t-on appliquer dans les cas de perte prévus à l'article 37? L'indemnité devra-t-elle se calculer d'après la valeur de la marchandise au lieu de destination ou d'après sa valeur au lieu d'expédition. C'est d'après la valeur au lieu de destination que sera calculée l'indemnité. Il serait très-difficile de calculer la valeur que la marchandise avait au lieu d'expédition.

M. Steinbach répond qu'en cas de perte de la marchandise, l'action est intentée, dans la plupart des cas, au lieu d'expédition. Par conséquent, si l'on maintenait le texte de 1878, on aurait alors à déterminer au lieu d'expédition la valeur qu'aurait eue la marchandise au lieu de destination. L'orateur ne se dissimule pas qu'il en résulterait certainement des difficultés; mais c'est ce qui arrivera dans l'un et l'autre cas. La proposition de la Commission tend plutôt à diminuer le nombre des difficultés qui pourraient s'élever à ce sujet.

M. George croit aussi que l'article 37 doit être mis en harmonie avec l'article 34; mais que, dans des deux cas prévus à ces articles, il faut prendre pour base la valeur de la marchandise au lieu de destination.

M. Lejeune propose de rédiger comme suit l'article 37:

»En cas d'avarie, le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise; si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial, conformément à l'article 35, l'indemnité allouée par le tarif pour la perte totale sera proportionnellement réduite.«

M. Asser déclare, au nom de la délégation des Pays-Bas, qu'il se rallie à la proposition de M. Lejeune.

M. Kolessow estime qu'il y a lieu de compléter l'article 37; il devrait prévoir les différents cas d'avarie qui peuvent se présenter. La proposition de M. Lejeune lui paraît plus acceptable que celle de la Commission I.

M. George fait savoir que la Commission a discuté les articles 34 à 37 réunis. La rédaction de 1878 se rapproche d'avantage du droit français. Il demande qu'il soit inséré au procès-verbal que les délégations de France et d'Allemagne ont, dans le sein de la Commission, voté pour le maintien du projet de 1878, mais qu'elles sont restées en minorité.

M. Meyer estime que la proposition de M. Lejeune ne résout pas la question qu'il a posée; il ne pourrait donc pas l'accepter. Si le point de vue de M. Lejeune était le vrai, il suffirait d'établir, comme règle générale, qu'en cas d'avarie le chemin de fer doit indemniser le dommage causé, et d'appliquer ce principe dans chaque cas particulier. Mais cela n'est pas possible. L'orateur propose de dire, à la troisième ligne de

l'article »entre la valeur vénale de la marchandise avariée, au lieu d'expédition.«

M. Gerstner fait observer que, si l'on insère dans l'article 37 une disposition de ce genre, il faudra également viser les débours qui grèvent la marchandise.

A la votation, l'amendement de M. Lejeune est adopté à l'unanimité moins une voix, celle de la délégation allemande.

La proposition de la Commission I, ainsi que celle de M. Meyer, sont donc repoussées.

Enfin, sur la proposition de M. Lejeune, les mots »qui auraient pu être«, figurant à l'avant-dernière ligne de l'article 34, sont supprimés dans le texte français.

Art. 35.

Messieurs Gerstner et Asser, rapporteurs de la Commission I, donnent lecture du rapport suivant:

»La Commission propose d'appliquer ici le principe des taxes normales. La majorité a cru devoir supprimer le chiffre 3 de l'article 35 du projet de 1878, comme contenant une exception d'une trop grande portée. Messieurs les Rapporteurs ajoutent qu'il y a lieu d'insérer, conformément au texte allemand, à la fin du n° 1, les mots: »et dûment publiés«.

M. Herich ne votera pas le chiffre 1 de l'article 35. Il ne comprend pas pourquoi cet article dirait aussi que les tarifs spéciaux doivent être homologués par les Etats respectifs puisqu'il est déjà dit, à l'article 11, que les frais de transport seront calculés d'après les tarifs approuvés par les Etats. Il propose de supprimer le 1er alinéa et de combiner en un seul les deux autres:

»Le chemin de fer a la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à condition que ces tarifs spéciaux correspondent avec une réduction sur le prix du transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration.«

Il n'y a pas lieu de modifier ce qui existe aujourd'hui en pratique, et d'abolir les tarifs spéciaux avec responsabilité limitée; chaque Etat examinera sous quelles conditions il entend approuver ces tarifs réduits.

M. Gerstner s'oppose à la suppression du chiffre 1. Si l'on veut créer un droit uniforme, il faut que les tarifs spéciaux ne puissent être publiés que du consentement de tous les Etats intéressés; c'est pour cela que les dispositions de l'article 11 sont insuffisantes. L'orateur rappelle ce qu'il a déjà dit en premier débat, que la délégation allemande préférerait encore que l'article 35 fût supprimé. Les tarifs spéciaux ne sont guère appliqués qu'aux marchandises de peu de valeur, pour le transport desquelles on admet d'ailleurs des tarifs réduits.

M. de Seigneux propose le maintien de l'article 35 de la Commission I, tandis que M. George se prononce pour la proposition Herich.

M. Kilényi déclare que, en présence des observations faites par M. Gerstner, il est impossible de maintenir l'article 35 de la Commission.

Cet article est, en principe, favorable au public; mais c'est le rendre inapplicable que de subordonner la mise en vigueur des tarifs spéciaux à l'homologation de tous les Gouvernements intéressés.

A la votation, la proposition de M. Herich est adoptée à la majorité des voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France, Italie et Pays-Bas, contre l'Allemagne, la Russie et la Suisse).

M. Gerstner demande que la question soit examinée de nouveau. Il déclare que la délégation allemande a voté l'article 34, qui est le résultat d'un compromis, à condition qu'il ne serait pas apporté de modifications essentielles à l'article 35. Mais la proposition de M. Herich est une innovation contre laquelle l'orateur s'est vu obligé de se prononcer.

M. Perl fait savoir que la délégation russe a voté contre la proposition Herich, non pas parce qu'elle vise le droit des Gouvernements d'homologuer des tarifs, mais parce qu'il importe de fixer d'une manière uniforme les limites de la responsabilité des chemins de fer. Pour concilier les deux opinions, M. Perl propose l'amendement suivant:

»Le même maximum devra être fixé pour tout le parcours entre les chemins de fer prenant part au transport et homologué s'il y a lieu d'après les règlements en vigueur des états respectifs«.

M. Lejeune déclare qu'il a voté la proposition Herich et qu'il repoussera la proposition Perl, parce que les dispositions de l'article 11 lui semblent être suffisantes.

M. Asser et d'avis qu'après l'adoption de l'amendement Herich il serait utile de statuer que la responsabilité limitée ne peut être appliquée sur une ligne, si elle ne l'est également sur toutes les autres lignes participant au même transport. Il va sans dire que dans chaque Etat, où d'après la législation nationale les conditions de transport sont soumises à la sanction du Gouvernement, cette disposition s'appliquera aussi au principe de la responsabilité limitée. M. Asser propose l'amendement suivant:

»Le même maximum devra être applicable pour tout le parcours.«

M. Herich se rallie à cette dernière proposition. M. Gerstner, par contre, estime qu'elle abandonne par trop l'établissement de tarifs spéciaux à l'arbitraire du chemin de fer. Il voterait plutôt pour la proposition de M. Perl.

A la votation, qui porte sur la proposition de Messieurs Perl et Asser, la première est rejetée à l'unanimité moins trois voix (celles des délégations d'Allemagne, de Russie et de Suisse).

La proposition de M. Asser et adoptée par six voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France, Italie et Pays-Bas), contre trois (Allemagne, Russie et Suisse).

La proposition de M. Herich, amendée par M. Asser, remplace donc celle qui a été faite par la Commission I.

La Commission n'a pas fait d'observations relativement à l'article 36.

M. Lejeune a proposé de supprimer cet article, qui n'est d'aucune utilité pour le public, mais, qui en revanche, causerait de graves embarras aux chemins de fer. Subsidiairement, il propose de fixer le délai dans lequel l'ayant-droit doit être averti lorsque la marchandise perdue est retrouvée.

Cette proposition est appuyée par M. George, qui propose de dire au 1er alinéa de l'article: »si la marchandise perdue est retrouvée dans les 4 mois à partir de l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti«.

Adopté.

La proposition de suppression de l'article est rejetée.

La séance est levée à midi.

Le Président:
Bavier.

Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

XVme Séance.

Samedi 8 Octobre 1881, à 3 heures après midi.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents les mêmes membres qui ont assisté à la précédente séance.

MM. Gerstner et Asser, comme rapporteurs de la Commission I, font savoir que la modification apportée au 2e alinéa de l'article 37 est une conséquence de la nouvelle rédaction qu'a reçue l'article 35.

Art. 38. MM. les rapporteurs de la Commission I font observer qu'il n'a pas été apporté de modification au projet de 1878. Il y a lieu, au 2e alinéa du texte allemand, de remplacer le mot »Aufgeber« par »Absender«.

M. Asser ajoute qu'il ne maintient pas la proposition qu'il avait faite à l'article 38 lors du premier débat (voir procés-verbal, page 51).

M. Gerstner demande s'il sera admissible de faire une déclaration d'intérêt à la livraison dans les cas prévus à l'article 35. A son avis, rien ne s'y oppose.

M. Kilényi et Herich combattent cette opinion: il n'est pas admissible que des tarifs normaux avec responsabilité réduite des chemins de fer puissent être appliqués en cas de déclaration d'intérêt à la livraison. Les tarifs normaux comprennent déjà cet intérêt.

La Conférence partage cette manière de voir et vote en conséquence la suppression de la citation de l'article 35.

Art. 39.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (voir art. 14), à moins qu'il ne prouve qu'il a donné à la marchandise tous les soins d'un voiturier diligent et que ces soins ont été impuissants à éviter le retard.«	»Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (voir article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provienne d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.«

MM. Gerstner et Asser, comme rapporteurs de la Commission I, font savoir que la modification qui a été rapportée à la fin de cet article est de nature purement rédactionnelle et ne touche pas au fond (voir propositions de MM. George et Herich, procès-verbal de la 6me séance).

L'article de la Commission I est adopté. Une proposition de suppression faite par M. Lejeune, qui considère cet article comme superflu, a été retirée par son auteur.

Il en a été de même d'une proposition faite d'autre part de s'en tenir au texte de 1878.

Art. 40.

Projet de 1878.

»En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un quart du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison, et la moitié du prix de transport pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté du retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra toutefois pas dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé la moitié du prix de transport pour un retard ne dépassant pas un quart du délai de livraison et la totalité de ce prix pour tout retard de plus de ce quart, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.«

M. Baum, rapporteur, donne l'avis de la Commission II sur la proposition de M. Gola ainsi conçue (page 53, procès-verbal de la 7me séance):

»M. Gola demande s'il ne serait pas plus convenable de dire simplement que l'indemnité sera proportionnelle au retard, c'est-à-dire que si le délai de livraison est dépassé de $^1/_7$, il sera bonifié le septième du prix de transport; le quart, si le délai a été dépassé d'un quart, etc.«

La Commission, considérant que le principe défini par l'article 40 est très-rationnel puisqu'il proportionne la fraction des prix de transport à restituer par le chemin de fer en cas de retard, à la fraction du délai de transport qui constitue le retard;

considérant néanmoins que l'échelle adoptée par l'article 40 laisse à désirer en ce sens qu'il suffirait d'un retard de quelques heures sur un transport de très-longue durée pour obliger le chemin de fer à restituer un quart du prix de transport, lequel prix peut être très-considérable dans ce cas;

qu'il y a lieu, par conséquent, d'étendre l'échelle et d'adopter une unité plus petite que le quart;

est d'avis de prendre en considération l'amendement de M. Gola, et de rédiger comme il suit l'article 40:

»En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé $^1/_{10}$ du

prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport, $^2/_{10}$ quand le retard sera compris entre $^1/_{10}$ et $^2/_{10}$ du délai, et ainsi de suite par dixième jusqu'aux $^5/_{10}$ du prix de transport, qui pourront être réclamés pour tout retard supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué à titre de dommages-intérêts une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix de transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison il pourra être réclamé $^2/_{10}$ du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport; $^4/_{10}$ du prix de transport quand le retard sera compris entre $^1/_{10}$ et $^2/_{10}$ du délai et ainsi de suite jusqu'à $^{10}/_{10}$ du prix de transport, c'est-à-dire la totalité de ce prix qui pourra être réclamée pour tout retard supérieur à $^5/_{10}$ du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et dans l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.«

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

M. de Seigneux propose de maintenir le projet de 1878 qui, à son avis, répond mieux aux intérêts du commerce; mais la nouvelle rédaction de la Commission II est adoptée à l'unanimité moins une voix (celle de la délégation suisse).

Art. 41.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Le paiement de l'indemnité pleine et entière pourra être demandé dans tous les cas (voir articles 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.«	»Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas (voir art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.«

MM. Gerstner et de Seigneux, au nom de la Commission I, déclarent que les mots »comprenant les dommages et intérêts« qui ont été ajoutés dans le texte français, sont destinés à le rendre plus clair.

Adopté sans discussion.

Art. 42.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie, à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard, à partir du jour où la livraison est faite.«	»L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite.«

MM. les rapporteurs de la Commission I font savoir que la modification apportée au texte allemand est de nature purement rédactionnelle.

Adopté sans observation.

Art. 43.

Projet de 1878.

»La responsabilité, telle qu'elle résulte du contrat de transport, ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.«

Adopté sans discussion.

Projet de la Commission I.

»La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.«

Art. 44.

Projet de 1878.

»Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte:

1⁰ Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2⁰ En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas huit jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27.

3⁰ En cas de réclamation pour défauts constatés, conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4⁰ En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieure-

Projet de la Commission I.

»Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent toute action contre le chemin de fer provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte:

1⁰ Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2⁰ En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, à une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27.

3⁰ En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4⁰ En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieure-

ment, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes :

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent, conformément à l'art. 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les dix jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la rémise au transport et la livraison.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage, dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (voir art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.«

ment, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si, toutefois, une vérification de l'état de la marchandise a été faite à la gare de destination avant la livraison, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4°.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre de plusieurs objets désignés dans la lettre de voiture venaient à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (voir art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.«

MM. Gerstner et de Seigneux parlent en ces termes au nom de la Commission :

»La Commission est de l'avis de maintenir la rédaction du premier

paragraphe, parce que l'article 41 qui se rapporte à ce paragraphe, n'a pas été modifié.

Quant aux paragraphes 2 et 4, elle propose d'adopter un délai unique de sept jours pour donner satisfaction dans la mesure du possible aux divers amendements présentés à ce sujet.

L'alinéa ajouté au paragraphe 4 a été adopté pour donner à la délégation italienne une satisfaction qui toutefois ne soit pas contraire aux principes énoncés dans les articles 44 et 25.

Le dernier alinéa de l'article est relatif à l'amendement de M. Asser qui n'a pas été combattu dans la 7me séance.«

M. Gola fait deux propositions:

1° de réduire à 24 heures le délai de deux jours au n° 2;

2° de rédiger comme suit le neuvième alinéa:

»Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.«

La première proposition de M. Gola est rejetée à l'unanimité contre deux voix (celles de Belgique et d'Italie).

La seconde proposition est votée par toutes les délégations, sauf celle d'Allemagne, de France et de Russie.

Les propositions de la Commission I sont adoptées quant au reste.

Art. 45.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Les réclamations éteintes, conformément aux dispositions de l'art. 44, ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.»	»Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.«

Aucune observation n'ayant été faite, la Commission I propose le maintien de cet article tel qu'il est rédigé.

Adopté.

Art. 46.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de cinq ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.	»Les actions en indemnité ou exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription de l'action ou de l'exception est interrompue non seulement par une demande en justice, mais encore par une réclamation écrite, remise par l'ayant-droit à l'une des administrations responsables en vertu de l'art. 27.

Si l'administration rejette la réclamation et si elle retourne en même temps au requérant les pièces qui lui avaient été remises à l'appui (lettres de voiture, procès-verbaux, etc.), une nouvelle prescription court du jour de la réception de ces pièces. Cette prescription d'un an ou de cinq ans, suivant le cas, ne plus être interrompue que par une demande en justice.«

La prescription court à partir du jour de la livraison, en cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise; elle court du jour où expire le délai de livraison, en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison.

La prescription n'est interrompue que par un exploit dûment signifié ou une demande en justice formée contre l'une des administrations mentionnées à l'article 27.«

La Commission I prenant en considération les observations présentées par MM. Lejeune, Gerstner et George dans la 8me séance, propose de réduire à trois ans la durée de la prescription fixée à cinq ans dans le premier paragraphe.

Elle propose en second lieu de rédiger comme suit le paragraphe 3:

»La prescription n'est interrompue que par exploit dûment signifié ou une demande en justice formée contre l'une des administrations mentionnées à l'article 27.«

et de biffer le 4me paragraphe.

La Commission estime en effet que la possibilité d'interrompre une prescription par une réclamation écrite donnerait lieu à des contestations résultant du fait qu'il peut ne pas rester de traces d'une réclamation faite par lettre. L'un des membres de la Commission était d'un avis contraire.

Une longue discussion s'élève sur la question de savoir si le texte allemand du troisième alinéa relatif à l'interruption de la prescription par suite d'une réclamation, concorde avec le texte français, et si, en général, cette disposition est pratique. Il a été proposé de remplacer le mot »amtlich« par »gerichtlich« ou »notarialisch«; tandis que M. Gola propose de dire:

»La prescription n'est interrompue que par les moyens admis par la législation du pays où la réclamation aura été faite.«

Il a été fait d'autre part la proposition d'adopter le texte de la Commission I tel quel.

M. Meyer, entre autres, combat la proposition de la Commission I: exiger une réclamation légalement signifiée pourrait faire naître des contradictions. En outre, c'est une disposition peu claire.

A la votation, la proposition de M. Gola est adoptée à l'unanimité, sous réserve de rédaction.

Art. 47.

Projet de 1878.

»L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention, aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la part de l'indemnité à payer par chaque administration sera fixée proportionnellement au degré de leur culpabilité respective.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu, conformément au tarif, en cas d'exécution régulière du transport.«

Projet de la Commission I.

»L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si, dans l'espèce, une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité sera faite entre les chemins de fer ayant commis la faute et d'après les principes énoncés au 3°.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations, toutes les administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu, conformément au tarif, en cas d'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'une

des administrations mentionnées aux nos 1 et 2, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport en proportion du prix de transport revenant à chacun d'eux.«

Messieurs Gerstner et de Seigneux rapportent, au nom de la Commission I, en ces termes:

»La rédaction du paragraphe 2 de l'article 47 a été modifiée pour satisfaire aux observations de Messieurs Perl, Gerstner et Asser contenues dans le procès-verbal de la 8me séance. La Commission propose d'adopter sa rédaction, qui établit une règle moins compliquée que la précédente pour répartir le dommage.

La Commission propose d'ajouter à l'article 47 un amendement de M. Asser concernant la répartition du dommage résultant de l'insolvabilité du chemin de fer responsable du paiement des indemnités. Il a paru juste à la Commission que la perte résultant de cette responsabilité ne fût pas supportée par l'un des transporteurs seulement, mais répartie entre eux tous.«

Au dernier alinéa de l'article, les mots »aux numéros 1 et 2« ont été remplacés par ceux de »dans cet article.«

Les propositions de la Commission I sont adoptées sans discussion.

Art. 48.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»Les règles énoncées dans l'article 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge des dits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard ayant eu lieu sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions concernant l'exécution de la présente convention déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.«

Adopté sans discussion.

Art. 49.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.«

Messieurs Gerstner et de Seigneux déclarent, au nom de la Commission I, que cette dernière, après examen des propositions faites par Messieurs Asser et Perl (procès-verbal de la 8me séance), n'a pas cru devoir les accepter.

L'article est adopté sans discussion.

Art. 50.

Projet de 1878.	Projet de la Commission I.
»La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours, et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.«	»La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera selon les circonstances du fait les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.«

Messieurs Gerstner et de Seigneux rapportent comme suit au nom de la Commission I:

»Une modification de rédaction a été introduite dans cet article. On a substitué à l'expression »juge« celle de »tribunal« pour obtempérer aux désirs de la délégation russe, et de manière à prévoir le cas où un tribunal est composé de plusieurs juges et non d'un juge unique.

La Commission n'a pas cru devoir entrer dans les vues de quelques orateurs désirant fixer des délais maxima et minima pour l'exercice du droit de recours, vu la difficulté de déterminer ces délais, et dans l'opinion que le juge est mieux à même de le faire.«

M. Baum renouvelle la proposition qu'il avait faite dans le premier débat de ne pas laisser au juge saisi de l'action principale le droit de fixer le délai dont il est question à cet article, et indique les inconvénients et les difficultés qui, dans la pratique, découleront de ce droit laissé au juge saisi de l'action principale, de fixer, selon les circonstances de fait, les délais nécessaires pour l'exercice du droit de recours.

M. George appuie cette proposition et, à une objection qui lui est faite que ces délais doivent être fixés selon les circonstances du fait, il répond qu'on devrait prendre comme base pour le calcul de ces délais la distance qui sépare les administrations défenderesses du lieu où le procès est pendant.

Messieurs Gerstner, Gola et Steinbach considèrent les dispositions de l'article comme suffisantes.

M. Lejeune déclare que son vote sera négatif sur les articles 50 à 56, par la raison que ces dispositions touchent, sans nécessité et sans aucune utilité pratique, à l'exercice du droit de défense, à la compétence judiciaire, à la procédure.

L'article est adopté, conformément aux propositions de la Commission, à l'unanimité moins deux voix (celles de la France et de la Belgique).

Art. 51.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront exercer un recours ultérieur.«

Art. 52.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.«

Art. 53.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action est intentée contre plusieurs administrations, le tribunal exclusivement compétent est celui du domicile de l'administration la plus rapprochée de la demanderesse.«

Ces articles sont discutés ensemble.

Messieurs Gerstner et de Seigneux rapportent, au nom de la Commission I, en ces termes:

»La majorité de la Commission propose de maintenir ces articles. La minorité est d'avis de les retrancher, les considérant comme inutiles et présentant un certain danger.«

M. George déclare qu'il reprend la proposition qu'il avait faite, en premier débat, de supprimer ces articles. Si l'on veut innover à ce qui existe actuellement, mieux vaut introduire l'arbitrage forcé, système qui sauvegarde mieux les droits constitutionnels de chaque Etat.

M. Gerstner, en revanche, propose, pour les motifs qu'il a déjà développés en premier débat, de maintenir ces trois articles.

Par six voix contre trois (celles de la Hongrie, de la Belgique et de la France), les articles 51, 52 et 53 de la Commission I sont adoptés.

A l'article 53, M. Gola a proposé de supprimer le 2me alinéa. Il renvoie aux motifs qu'il a déjà donnés à ce sujet en premier débat.

M. Gerstner estime que cette disposition est nécessaire. Il faut déterminer quel est le tribunal compétent lorsque l'action est intentée contre plusieurs chemins de fer. Appuyé par M. Meyer, il propose de renvoyer la solution de cette question à une prochaine séance.

Adopté.

Art. 54.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»Sont réservées les conventions particulières que les administrations

peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours.«

Adopté sans discussion.

Art. 55.

Projet de 1878 et proposition de la Commission I.

»Sauf dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Lorsqu'il s'agira de constater l'existence, l'étendue ou la réparation d'un dommage, notamment dans les cas prévus par les articles 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 et 47, le juge décidera selon sa libre conviction résultant de l'ensemble des débats, sans qu'il soit soumis à des règles de preuve.«

»La majorité est de l'avis de ne pas prendre en considération les amendements présentés dans la 8me séance par plusieurs délégués.«

M. George propose de supprimer le 2me alinéa. C'est à la loi de chaque pays à fixer les règles de preuve à appliquer.

La suppression est votée par six voix (Hongrie, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Russie contre trois (Allemagne, Autriche et Suisse).

Le 1er alinéa de la Commission est maintenu.

Art. 56.

Projet de 1878.

»Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut, par le tribunal compétent, en vertu des dispositions de la présente convention, sont exécutoires sur le territoire de tous les Etats signataires de cette convention, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois à appliquer par le juge compétent. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement.«

Proposition de la Commission I.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommage-intérêts qui seraient prononcées contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution judicatum solvi ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Messieurs Gerstner et de Seigneux rapportent en ces termes au nom de la Commission I:

»La rédaction de la première partie de l'alinéa 1 de cet article a été modifiée sur la proposition de M. Asser.

Le projet de 1878 pourrait être interprété en ce sens que les jugements seraient exécutoires dans chaque Etat sans avoir obtenu l'exequatur de l'autorité compétente de cet Etat. Ceci ne saurait être admis ni au point de vue de la souveraineté de chaque Etat, ni au point de vue de la pratique, puisque, en tout cas, il faut avoir constaté qu'il s'agit d'un jugement prononcé en vertu de la Convention. Ce qu'il faut exclure, c'est la révision du jugement quant au fond. En ce qui concerne les garanties d'une autre nature, qu'on trouve à cet égard dans la plupart des législations, la Convention ne doit pas y toucher.

La Commission a également pris en considération un amendement de l'un de ses membres, qui désirait qu'il fût introduit une disposition d'après laquelle la condamnation à des dommages-intérêts, prononcée contre un demandeur débouté de sa demande en indemnité, ne deviendrait pas exécutoire de plano, mais pourrait être révisée par le juge chargé de rendre ce jugement exécutoire. Le chiffre et le bienfondé d'une condamnation à des dommages-intérêts prononcés contre le demandeur débouté de sa demande peuvent en effet être susceptibles d'appréciations bien différentes suivant le tribunal qui a rendu le jugement. — La question est, du reste, de peu d'importance, car, dans divers pays, une pareille éventualité ne peut se présenter et, dans d'autres, ne se présente que très-rarement.

Enfin, certaines législations exigent du demandeur étranger la caution judicatum solvi. La caution judicatum solvi serait une entrave apportée au libre exercice des droits d'action que la Convention accorde aux intéressés.

M. Meyer propose de modifier le texte allemand de l'article 56, dans la dernière partie de la seconde phrase du premier alinéa, pour la mettre en harmonie avec le texte français.

Il est décidé que cette modification sera faite d'un commun accord dans la prochaine séance.

La séance est levée à 6 heures.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

XVIme Séance.

Dimanche 9 Octobre 1881, à 9½ heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents les mêmes membres qui assistaient à la séance d'hier.

Le procès-verbal de la 11me séance est approuvé; celui des 12me et 13me séances est distribué à Messieurs les Délégués.

La discussion est reprise à l'article 57 du projet (proposition de la Commission III):

Art. 57.

»Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé:

1° de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations;

2° de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

3° d'instruire les demandes en modification de la présente Convention et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence;

4° enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action.«

M. Steinbach rapporte en ces termes, au nom de la Commission III:

»La Commission III a été constituée le 30 Septembre 1881 avec mandat de préaviser tant sur la proposition faite par la délégation française et relative à l'institution d'un office central (procès-verbaux, page 64), que sur l'organisation de la Commission internationale prévue par le projet de 1878.

La Commission, considérant que l'idée d'instituer une Commission ayant les attributions que lui donnait le projet de 1878, a soulevé auprès d'un certain nombre de Gouvernements intéressés une forte opposition, a décidé de ne pas proposer le maintien de cette institution, pour la remplacer par un office tel que le prévoit la proposition de la délégation française.

La proposition de la délégation française a été adoptée à l'exception toutefois du 3me alinéa qui donne à l'office les attributions d'un tribunal arbitral. La majorité de la Commission estime qu'il est de nature à entraîner de grandes difficultés pratiques; il nuirait en outre à la prompte solution des litiges pendants entre les chemins de fer. Il vaut mieux, dans ce domaine, tout abandonner à l'initiative des chemins de fer.

Les quatre articles proposés comme supplément à la Convention, ainsi que le règlement relatif à la création d'un office central furent adoptés à l'unanimité. Toutefois à l'article 3, il se produisit quant au fond une divergence d'opinion; 3 membres proposèrent d'adopter la rédaction ci-jointe, tandis que les 2 autres auraient voulu remplacer les mots:

»L'office adressera à tous les Etats de l'union un rapport spécial dans le but de les mettre à même d'aviser aux mesures a prendre,« par ceux-ci:

»Cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la sol-

vabilité du chemin de fer débiteur en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.«

Un membre de la Commission a proposé que les pertes occasionnées par un chemin de fer devenu insolvable fussent supportées par toutes les compagnies participant au transport international et qu'il fût créé, à cet effet, une caisse commune; eette proposition n'a pas été appuyée.«

M. Meyer. La délégation allemande eût préféré qu'on s'en tînt au projet de 1878 qui constituait une Commission internationale. Mais si le projet de 1878 ne trouve pas d'adhésion, la délégation allemande n'élèvera pas d'objection contre l'article 57.

M. Gerstner, appuyant M. Meyer, explique qu'on a renoncé à ce que l'office central proposé fût en même temps un tribunal arbitral international, parce que l'organisation de l'office ne paraissait pas devoir se prêter en même temps à l'institution d'un tribunal arbitral. L'orateur regrette qu'on ait renoncé au tribunal international dont on avait posé les bases en 1878; mais s'il est possible de remédier à la difficulté d'organiser un tribunal arbitral, la délégation allemande ne fera aucune opposition. La délégation allemande se réserve de reprendre cette idée en temps utile.

M. George maintient la proposition qu'il a faite dans la 8e séance, avec le chiffre 3 y relatif. Il est possible qu'il n'y ait pas grande utilité à créer cette institution, comme on l'a dit au sein de la Commission; mais l'orateur estime qu'elle serait bonne pour toutes les éventualités et propre à servir les intérêts dont il s'agit. Il faudrait que l'office central fût quelque chose de plus qu'un simple bureau de renseignements.

M. Lejeune appuie la proposition de M. George; mais il demande expressément la suppression des mots »émettre des avis« dans le texte proposé par M. George. Il ne faut pas que l'office central puisse formuler des avis qui seraient invoqués devant les tribunaux et qui s'entoureraient d'une autorité doctrinale que la Conférence ne peut certes pas avoir l'intention d'y attacher. Il doit être entendu que l'office se bornera strictement à se prononcer sur les contestations qui seraient soumises à sa décision par les parties intéressées.

M. George se déclare d'accord avec la suppression des mots: »émettre des avis«.

M. Meyer ne s'oppose éventuellement pas au chiffre 3 modifié de la proposition de M. George; mais cela seulement sous la réserve qu'il soit encore fourni aux Gouvernements intéressés l'occasion d'examiner le projet dans son ensemble et de se prononcer sur ce projet. Il estimerait préférable que le Conseil fédéral, en portant à la connaissance des Etats intéressés le projet de Convention élaboré par la Conférence, y joignît des propositions sur la manière dont il pense que l'office central devrait être organisé.

M. de Seigneux. La délégation suisse appuie l'amendement de M. George sous amendé par M. Lejeune. Elle estime qu'il est nécessaire de donner aux chemins de fer la possibilité de faire statuer sur les contestations existant entre eux par des arbitres pris en dehors des parties intéressées et entièrement impartiaux. Cet arbitrage volontaire et non forcé,

aura pour résultat d'apsolution beaucoup plus rapide aux contestations et d'éviter, si les intéressés sont d'accord entre eux, porter une les longueurs résultant des recours ordinaires devant les tribunaux. En ce qui concerne l'office central, il sera probablement nécessaire de désigner, à côté du bureau administratif de cet office, des hommes spéciaux, jurisconsultes ou administrateurs de chemins de fer, chargés, le cas échéant, de remplir les fonctions d'arbitres.

M. Asser. La délégation des Pays-Bas a déclaré dès la première séance que, pour le cas où les débats de la Conférence conduiraient au vote d'une Convention à conclure entre tous les Etats représentés, sur la base du projet de 1878, elle était autorisée à l'accepter et à la signer, sauf toutefois la ratification royale. Cette déclaration nous donne lieu à nous expliquer sur les nouveaux articles 57 à 60 en ce sens que nous ne les considérons pas comme reposant sur la base du projet de 1878. Ceci ne veut pas dire que la délégation des Pays-Bas soit opposée au système contenu dans ces articles. Au contraire, nous croyons que l'office central qu'on propose de créer, pourra rendre de grands services à l'union internationale, et doit être préféré au système de la Commission internationale adopté en 1878. Seulement, il y a entre les deux systèmes une si grande différence que nous avons cru devoir faire la réserve qui vient d'être énoncée.

A la votation,

1° la proposition de la Commission III, et

2° l'addition proposée par M. George et amendée par M. Lejeune, sont adoptées à l'unanimité.

Par conséquent, il y aura à ajouter, dans la proposition de la Commission III, l'alinéa suivant:

3° d'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

Art. 58.

»Les décisions de chaque Gouvernement relatives à la liste des chemins de fer soumis au service des transports internationaux (voir art. 1er), de même que toute modification apportée par un Etat à la liste présentée par lui, devront être adressées à l'office dont il est question à l'article 57, lequel sera chargé de les notifier aux autres Etats et de les porter à la connaissance des administrations intéressées.

En ce qui concerne la présentation d'un chemin de fer nouveau, son entrée effective dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

En ce qui concerne, au contraire, l'avis du retrait d'un chemin de fer, la simple réception de cet avis donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination«.

M. Steinbach, au nom de la Commission III, s'exprime en ces termes:

»L'adoption de l'alinéa 1 de cet article exige qu'auparavant l'article

1er soit définitivement voté; ces deux articles sont connexes. On peut l'adopter dans sa teneur actuelle, sous réserve de la décision à intervenir relativement à l'article 1er.

Les principes consacrés par les alinéas 2 et 3 sont de droit«.

L'article 58 est voté à l'unanimité, sous réserve de la décision qui sera prise relativement à l'article 1er.

Art. 59.

»Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, une conférence pourra avoir lieu avant cette époque, sur la demande du tiers au moins des Etats intéressés«.

Cet article est adopté à l'unanimité, sans donner lieu à des observations particulières; seulement, sur la remarqne de M. George, il y aura lieu de mettre, à l'alinéa 2 du texte français, les mots »des conférences«, au lieu de »une conférence«.

Il a été proposé de réduire à un quart le chiffre du tiers des Etats fixé par l'alinéa 2. M. Herich propose de réduire ce nombre à trois des Etats intéressés.

L'amendement de M. Asser (un quart) a été adopté.

Art. 60.

»La présente Convention n'engagera chaque Etat signataire que pour la durée de trois années à partir de la date de ratification. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Chaque Etat devra, au plus tard au moment de la ratification, présenter aux autres Etats la liste des chemins de fer qu'il se propose de soumettre au service des transports internationaux.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité et sans discussion. On se bornera seulement à biffer dans le texte allemand le mot »nur«.

La seconde lecture du projet de droit international de transport se trouve ainsi terminée, et la Conférence passe à la discussion du

Projet de règlement relatif à l'institution d'un office central.

Art. I.

»Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siège de cet office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de . . . . . par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux«.

Cet article est adopté sans obssrvation, après que M. Steinbach a fait observer, au nom de la Commission III, que la rédaction de cet article, comme celle de tout le règlement en général, se rapproche autant que possible des dispositions de la Convention postale universelle.

Art. II.

»L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats et par toutes les administrations. Il pourra, à l'aide de ses documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français«.

M. Lejeune fait remarquer qu'il doit être bien entendu que dans la publication dont il s'agit on s'abstiendra de toute discussion doctrinale sur les questions de droit, ce qui reviendrait à émettre, sous une forme officielle, les avis que, dans la pensée de la Conférence, l'office ne doit émettre sous aucune forme. Ceci étant bien entendu, M. Lejeune n'insiste pas pour une modification de la rédaction de l'article II et s'en rapporte au tact de l'office, qui tiendra compte des intentions de la Conférence.

Sur la proposition de M. Riemsdyk, il est apporté diverses modications au texte allemand. Quand au texte français, il est adopté dans la teneur suivante:

»L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui sont communiqués par les Etats et par les administrations. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français«.

Art. III.

»Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transport internationaux restés impayés pourront lui être adressées pour en faciliter le recouvrement. A cet effet,

l'office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'office toute ou partie de la créance; la somme ainsi versée devant rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'Etat dans le territoire duquel se trouve le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins par lui présentés pour le service des transports internationaux.

Dans le cas où la communication de l'office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai d'un mois; de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir retirer au chemin de fer en cause le bénéfice de sa désignation; — l'office adressera à tous les Etats de l'union un rapport spécial, dans le but de les mettre à même d'aviser aux mesures à prendre«.

M. Steinbach, comme rapporteur de la Commission III, fait savoir que, seul, le dernier alinéa de cet article a soulevé des objections dans le sein de la Commission. Le principe important qui y est consacré a été adopté à la majorité des voix.

M. George avait proposé de rédiger comme suit la dernière phrase de cet alinéa:

»Cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux«.

Quelques membres auraient préféré l'établissement d'une caisse commune, laquelle servirait à couvrir les pertes subies par les chemins de fer.«

M. George ne présente pas de nouveau son dernier amendement; mais il demande que la Conférence se prononce pour la garantie des Etats intéressés et cela conformément au texte proposé par M. le rapporteur.

M. Perl déclare que, dans le sein de la Commission, il a proposé de supprimer le dernier alinéa tout entier. L'article 1er donne suffisamment de garanties, puisqu'il accorde à l'Etat intéressé le droit d'exclure un chemin de fer du transport international. L'addition qui a été apportée à l'article 23, alinéa 4, ajoute encore à ces garanties. L'article III

tel qu'il est proposé, est le résultat d'un compromis. M. Perl propose de nouveau de supprimer cet alinéa.

M. Steinbach déclare que la délégation autrichienne votera l'amendement de M. George. Si cet amendement venait à être repoussé, la délégation autrichienne votera, par les motifs donnés par M. Perl, la suppression de l'alinéa.

M. Meyer. La délégation allemande a voté la rédaction proposée, d'accord avec la Russie et l'Italie. Le principe de la garantie à donner par les Etats intéressés ne semble pas fondé, et la délégation allemande attache une grande importance à ce qu'il soit écarté. C'est pour ces motifs que la délégation allemande repoussera la proposition de M. George.

A la votation, la proposition de M. George est adoptée par cinq voix (Autriche, Hongrie, Belgique, France et Suisse) contre quatre (Allemagne, Italie, Pays-Bas et Russie).

La proposition de M. Perl tombe d'elle-même.

M. Perl fait encore observer que le délai d'un mois est trop court et qu'il convient de l'étendre à six semaines.

Adopté.

D'un commun accord, il est inséré au procès-verbal que les votations relatives à l'institution d'un office central (articles 58 et 60 de la Convention et I à III du Règlement) n'ont eu lieu que sous réserve de la décision qui sera prise relativement à l'article 1er de la Convention.

La séance est levée à midi.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

XVIIme Séance.

Dimanche 9 octobre 1881, à 3 heures après midi.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents les mêmes membres qui assistaient à la précédente séance.

M. le Président propose de discuter les articles 1, 6, 18, 53 et 56, qui ne sont pas encore votés.

Il n'est fait aucune objection.

Art. 1er.

A l'article 1er, M. Meyer fait la déclaration suivante:

»La délégation allemande est chargée de déclarer à la Conférence qu'elle regrette de ne pouvoir voter l'article 1er, tel qu'il a été libellé par la Commission. On sait que le Conseil fédéral allemand a discuté le projet de 1878, que le Gouvernement allemand s'est déclaré prêt à adhérer à la Convention sur la base de ce projet. La délégation allemande

se demande, en conséquence, si ce nouvel article 1er repose sur la même base que l'article 1er du projet de 1878. C'est une question à laquelle on ne peut pas, sans autre, répondre affirmativement. Pour ce motif, la délégation allemande votera contre l'article 1er; il reste bien entendu que l'examen ultérieur, ainsi que la décision à prendre par le Gouvernement allemand, sont expressément réservés.«

M. George répond qu'il va sans dire que la décision à intervenir de la part des Gouvernements est réservée. Quant à la forme, il déclare ne pas comprendre le point de vue auquel se place délégation allemande. Le Conseil fédéral suisse a invité les Etats intéressés à discuter librement le projet de Convention de 1878, et non pas à le ratifier. La France est venue apporter son opinion dans des idées conciliatrices. La délégation française se déclare prête à voter l'article 1er.

M. Gerstner croit qu'on a mal compris la déclaration qu'a faite M. Meyer. La délégation allemande ne rejettera pas d'une manière définitive l'article 1er, tel qu'il est rédigé par la Commission. Nous voterons contre cette rédaction; mais néanmoins si elle est adoptée, nous laisserons au Gouvernement allemand le soin de décider. Nous votons pour l'art. 1er dans le sens plus étendu que lui donnait le projet de 1878; toutefois nous serions disposés à admettre une modification dans ce sens que — sans exclure en principe les chemins de fer secondaires, comme tels — on laisserait à chaque Etat le droit de désigner les chemins de fer qui, à cause de leur intérêt purement local ou plus particulièrement à cause qu'ils sont à voie étroite, ne sont pas admis au bénéfice de la Convention internationale. Une rédaction telle que la propose la Commission, qui laisse à chaque Etat la faculté de désigner arbitrairement tel ou tel chemin de fer comme remplissant ou ne remplissant pas les conditions nécessaires pour participer au service international, nous paraîtrait introduire dans la Convention une base trop vague et trop élastique.

M. Lejeune a voté l'article 3 du règlement, avec l'amendement de M. George, comme consacrant les conséquences éventuelles de l'adoption de l'article 1er du projet de Convention. Ces conséquences s'imposent, en effet, du moment que l'on admet l'article 1er du projet de Convention tel qu'il est proposé. Le rôle que ce texte attribue aux Etats implique nécessairement, de la part des Etats, la garantie réciproque de la solvabilité des chemins de fer désignés par eux. Mais M. Lejeune estime que le principe même de l'intervention des Gouvernements pour la désignation des chemins de fer appelés à participer au service des transports internationaux et pour l'exclusion à prononcer éventuellement contre eux, soulève des objections d'ordres divers et du caractère le plus grave.

Il lui semble difficile d'admettre que, à propos de cette exclusion, un office organisé comme on le propose, puisse être chargé de prendre l'initiative de mesures portant atteinte au crédit des chemins de fer et de signifier aux Etats une sorte de mise en demeure. M. Lejeune aurait voté le maintien de la Commission internationale du projet de 1878, sauf suppression des attributions juridictionnelles qui étaient faites à cette

Commission, si une proposition dans ce sens avait été soumise à la Conférence.

Il voterait l'article 1er du projet de Convention avec une stipulation établissant purement et simplement, entre les Etats, la garantie réciproque de la solvabilité des chemins de fer, plutôt que la combinaison réalisée par le rapprochement du texte proposé par l'article 1er du projet de Convention et des ditpositions relatives à l'institution d'un office central.

M. le Président met aux voix l'article 1er, qui est accepté par l'Autriche, la Hongrie, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Russie et la Suisse. L'Allemagne et la Belgique ont voté le rejet.

Art. 6.

M. Baum, au nom de la Commission II, parle en ces termes:

»La lettre *i* de l'article 6 a été renvoyée à la Commission II.

Lors de la première discussion sur l'article 6, M. Perl avait présenté, sur la lettre *i* de cet article, une proposition de rédaction ainsi formulée:

»La mention de l'expédition en port payé complètement ou en partie, s'il y a lieu.«

La Conférence a adopté cette rédaction (page 14 du procès-verbal de la 2me séance). La Commission I, à laquelle l'article 6 a été renvoyé, a donné à la lettre *i* de cet article la teneur suivante:

i. »la mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, et, pour le cas où le chemin de fer n'aurait pu déterminer le montant dû (art. 11), l'indication de la somme payée.«

Cette rédaction de la lettre *i* de l'article 6 ayant soulevé des objections à la seconde lecture, la lettre *i* a été renvoyée à la Commission II.

Cette dernière Commission, considérant que l'expédition d'une marchandise, partie en port payé, partie en port dû, peut donner lieu à des complications et éventuellement à l'établissement d'une seconde lettre de voiture;

considérant qu'il convient, dans l'intérêt de la simplicité et de la mise en pratique de la Convention, de ne pas compliquer les décomptes des chemins de fer; qu'il y a lieu, par conséquent, d'exclure les affranchissements partiels,

est d'avis, en se référant au texte du 3me alinéa de l'article 12, de rédiger comme suit alinéa *i* de l'article 6:

»La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 11).«

Cette nouvelle rédaction de l'alinéa *i* de l'article 6 a été communiquée à la Commission I.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum.

Art. 18.

M. Baum, rapporteur, dit que l'article 18, relatif à l'interruption des transports, a été renvoyé à la Commission II, qui a examiné les diverses propositions de modifications faites dans la 12me séance.

Il y aurait à ajouter un 4me alinéa à l'article 18, pour tenir compte des observations présentées. Ce nouvel alinéa serait ainsi conçu:

»Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la personne du destinataire ni le lieu de destination.«

Cette rédaction de la Commission II est adoptée.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

La proposition est adoptée sans discussion.

Art. 53.

M. de Seigneux propose de rédiger comme suit le 2me alinéa de cet article:

»Le chemin de fer demandeur a le droit de porter son action en recours devant celui des tribunaux du domicile des chemins de fer à actionner qu'il lui plaira de choisir.«

Cette proposition est adoptée. Elle remplacera l'alinéa 2 de l'article 53 de la Commission.

Art. 56.

A l'article 56, la proposition de M. Meyer, déposée lors de la 14me séance et qui ne concerne que le texte allemand, est adoptée.

Il est pris note au procès-verbal que le terme »dommages-intérêts« ne s'applique pas aux frais de procès (dépens); les dommages-intérêts sont en dehors des frais.

Les autres propositions faites à l'article 56 (procès-verbal de la 14me séance) n'ont pas été maintenues.

La séance est levée à 5 heures.

Le Président:
Bavier.
Les Secrétaires:
Farner.
Vogt.

XVIIIme Séance.

Lundi 10 Octobre 1881, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral S. Bavier.

Sont présents tous les Délégués, sauf Messieurs Villa et Leibfried.

Les procès-verbaux des 13me, 14me et 15me séances sont distribués à Messieurs les Délégués. Le procès-verbal de la 12me séance est approuvé.

Sur la proposition de M. Gerstner, la Conférence adopte les modifications suivantes apportées par la Commission I au texte:

1° du 3me alinéa de l'article 7 du projet de Convention internationale,

où après le mot »poids« on a ajouté »ou du nombre« ;

2⁰ du 4me alinéa de l'article 8, qui, s'écartant de ce qui avait été arrêté en seconde lecture, détermine la valeur qu'auront les indications de la lettre de voiture comme preuve relativement au poids et au nombre des colis.

M. Lejeune constate qu'il est entendu que l'article 6, dans sa nouvelle rédaction, laisse aux lois et règlements du lieu le soin de déclarer si l'expéditeur a ou n'a pas le droit d'exiger la constatation du poids de la marchandise et du nombre des colis.

La Conférence passe à la discussion des

Dispositions
à émettre pour l'exécution de la Convention règlant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer.

§ 1.

(Voir art. 3 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»Sont exclus du transport:

1⁰ Or et argent en lingots, platine, valeurs monnayées ou en papiers, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2⁰ Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3⁰ Transports funèbres.

4⁰ La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, les cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion en tant qu'ils ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

3⁰ Les produits dégoûtants ou de mauvaise odeur.

Les objets désignés dans l'annexe I ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.«

M. Baum, rapporteur, dit que le paragraphe 1 nouveau des »Dispositions à émettre« est conforme aux prescriptions de l'article 3 de la Convention. Il diffère de l'ancien paragraphe 1 et contient les objets qui, en raison de leur valeur, de leur nature, du danger ou des inconvénients que présente leur transport, sont à exclnre du transport avec une lettre de voiture internationale.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Herich rappelle que, lors de la 9me séance, il a fait une proposition à cet égard, et que M. Gerstner a déclaré que cette proposition serait prise en considération. Il reprend sa proposition ainsi conçue:

»Si deux ou plusieurs Etats estimaient pouvoir introduire des dispositions moins rigoureuses à l'égard de certains objets admis conditionnellement, cela leur sera loisible.«

M. Gerstner répond qu'il ne voit pas la nécessité d'insérer cette disposition dans le règlement. Une déclaration conforme, au procès-verbal, pourrait suffire; subsidiairement cette addition pourrait être faite comme elle a été libellée dans le rapport de la Commission I au sujet de l'article 2 de la Convention.

M. Herich se range à cette manière de voir, et sa proposition, appuyée par M. Perl, est adoptée, telle qu'elle a été amendée par M. Gerstner.

Il a été apporté au texte deux modifications rédactionnelles:

1⁰ (texte allemand seul) Les mots »Figuren aus Bronze« sont remplacés par »Gegenstände aus Bronze«;

2⁰ les chiffres 4 et 5 sont réunis en un seul alinéa.

§ 2.

(voir art. 6 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe II. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse (formulaire 1), et sur papier rose foncé pour la grande vitesse (formulaire 2); ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée autant que possible, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une de deux langues allemande ou française. En cas d'impossibilité, elle sera rédigée dans la langue officielle du pays de la station expéditrice; mais alors la station de transmission à la frontière de ce pays devra, avant de les livrer au chemin subséquent, y inscrire en interligne la traduction littérale en allemand ou en français des mots écrits à la main.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements de chemins de fer en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.«

M. Baum déclare que la Commission II a modifié la rédaction de l'alinéa 2 du paragraphe 2 en ce sens qu'on a posé la règle de faire rédiger autant que possible la partie imprimée et la partie écrite à la main

en langue allemande ou en langue française; c'est seulement dans le cas d'impossibilité qu'elle sera rédigée dans la langue officielle du pays de l'expéditeur. Une traduction de la partie écrite à la main sera faite dans ce cas par la gare de transmission.

On a simplifié les anciennes prescriptions qui exigeaient toujours au moins deux langues, tant pour la partie écrite à la main que pour la partie imprimée.

M. Baum propose de ne discuter la lettre de voiture qu'après l'adoption des Dispositions à émettre.

Sur la proposition des Délégués allemands, dans la rédaction du texte allemand (2me alinéa), ont été supprimés les mots »von Hand« et (au 4me alinéa) inséré le mot »nicht« avant »entgegenstehen« (in fine).

M. Perl estime qu'il suffit de dire que la lettre de voiture doit être rédigée dans la langue officielle du pays où elle est créée, et que les administrations sont chargées aux stations frontières, de faire les traductions nécessaires. C'est ce qui se fait actuellement. Si la lettre de voiture devait être rédigée en deux langues, le formulaire en deviendrait trop grand.

M. Kilényi appuie cette manière de voir; mais il voudrait, dans la mesure du possible, affranchir l'expéditeur de l'obligation de traduire la lettre de voiture en allemand ou en français.

M. Gola propose de dire:

»La lettre de voiture sera rédigée dans la langue du pays d'expédition; mais l'administration expéditrice devra y joindre une traduction en français ou en allemand.«

Cette proposition est appuyée par MM. Kilényi et Lejeune, tandis que M. Gerstner se prononce pour le maintien de l'article du projet. Il craint que l'obligation imposée aux administrations de chemins de fer n'entraîne pour elles un grand travail et une grande responsabilité. C'est à l'expéditeur à faire à cet égard le nécessaire.

M. von Lange se prononce dans le même sens et fait observer que les compagnies de chemins de fer n'ont pas, aux stations où il n'y a pas de formalités de douane à remplir, comme c'est le cas à la frontière austro-hongroise, le personnel nécessaire pour faire ces traductions.

M. Riemsdyk demande si, pour le cas où il serait donné suite aux observations présentées par M. Kilényi, la lettre de voiture devra être traduite à chaque frontière. C'est là une conséquence nécessaire de la proposition de M. Kilényi.

M. Kilényi fait la proposition suivante:

»La lettre de voiture, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, devra être rédigée en langue allemande ou en langue française. Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand, ni le français, la lettre de voiture devra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français«.

M. Gola retire sa proposition pour se joindre à celle de M. Kilényi.

La proposition de M. Kilényi est adoptée à la votation par sept voix

contre deux (Autriche et Pays-Bas). Elle remplacera le 2me alinéa proposé par la Commission.

M. Baum, rapporteur, dit que la Commission II a eu à se prononcer sur une proposition de M. von Lange tendant à imprimer sur la lettre de voiture des déclarations à signer éventuellement par l'expéditeur:

1° dans le cas où il n'a pas demandé le pesage de la marchandise (article 8);

2° dans le cas où l'expéditeur a consenti à ce que la marchandise soit chargée à ses risques et périls sur des wagons découverts (article 31);

3° dans le cas où le chargement et le déchargement a été fait par l'expéditeur;

4° dans le cas où l'expéditeur demande de ne pas faire accompagner par des toucheurs ou de diminuer le nombre de ces toucheurs.

Il résulte de ces déclarations une diminution de la responsabilité du chemin de fer.

La Commission II considérant que dans la pratique les administrations de chemins de fer possèdent des formulaires spéciaux pour ces déclarations,

qu'il ne convient pas d'augmenter le nombre des documents internationaux à joindre à la lettre de voiture,

qu'il résulterait de l'insertion sur le formulaire de la lettre de voiture des déclarations ci-dessus mentionnées une trop grande complication et un formulaire trop chargé,

qu'il est préférable de laisser aux administrations de chemins de fer leur manière de procéder actuelle,

Est d'avis de ne pas adopter les propositions de M. von Lange.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

Les conclusions de la Commission sont adoptées.

§ 3.

(Voir art. 7 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»L'expéditeur qui aura remis au transport les marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe I, numéros I à XXXIII, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe I, numéros I à XXXIV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous le autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour fausse déclaration du contenu d'une expédition, sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5% le tonnage du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.«

M. Baum, au nom de la Commission II, déclare que ce paragraphe a été mis en harmonie avec la nouvelle rédaction de l'article 7 et de l'an-

nexe I contenant l'énumération des produits explosibles, inflammables ou dangereux admis conditionnellement au transport.

La surtaxe ou amende pour fausse déclaration a été maintenue, mais le montant de l'amende fixé par l'ancien projet a été réduit.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

Adopté sans discussion.

§ 4.

(Voir art. 9 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»Pour la déclaration prévue dans l'article 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe III)«.

Adopté sans discussion.

§ 5.

(Voir art. 13 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.«

Adopté sans discussion.

§ 6.

(Voir art. 14 de la convention).

Texte proposé par la Commission II:

»Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:

1⁰ Délai d'expédition . . . . . 1 jour.

2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilomètres 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:

1⁰ Délai d'expédition . . . . . 2 jours.

2⁰ Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilomètres 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants:

1⁰ Les jours de foire.

2⁰ Les époques de trafic extraordinaire.

3⁰ Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

4⁰ Pour les lignes secondaires, ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

5° Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.

Lorsqu'une administration sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les cinq cas ci-dessus, elle devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission à l'administration suivante, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont elle aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions règlementaires de l'administration chargée de la livraison.

Ces mêmes dispositions règlementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Au cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion«.

M. Baum, rapporteur, déclare que la Commission II a eu à examiner un grand nombre d'amendements sur le § 6. Le premier amendement est de M. Riemsdyk (page 69 du procès-verbal de la 9me séance). L'auteur de l'amendement voudrait que les délais de livraison fussent fixés en conformité des prescriptions du règlement du Verein allemand, qui admet 225 kilomètres au lieu de 250 kilomètres par jour pour la grande vitesse, et par deux jours pour la petite vitesse.

La Commission, considérant que, outre la proposition Riemsdyk demandant une diminution du parcours maximum par jour de délai, il y a encore la proposition Gola tendant au même but et déclarant qu'il serait impossible, en Italie, de faire accepter aux administrations les délais proposés par le projet actuel;

que la proposition Riemsdyk a en vue de généraliser les prescriptions en vigueur dans tout le Verein, et que l'unité des délais de livraison peut être considérée comme un des avantages qui résultent du projet de convention;

considérant que, s'il est vrai que les tarifs généraux français fixent des délais de 125 kilomètres par jour, soit 250 pour 2 jours, en petite vitesse, il résulte, d'autre part, que dans les tarifs internationaux français figure le parcours de 225 kilomètres par 2 jours;

considérant que le projet de convention supprime les délais de transmission des marchandises transitant d'un chemin de fer sur l'autre, ainsi que les délais de transbordement des wagons chargés qui, pour une cause quelconque, ne devront pas franchir les gares frontières des administrations auxquelles ils appartiennent;

qu'il convient de tenir compte de ces suppressions de délais dans la fixation des parcours maxima indiqués par le § 6 des Dispositions à émettre,

est d'avis d'accepter la proposition Riemsdyk et de réduire à 225 kilomètres le parcours de 250 kilomètres contenu dans le § 6 actuel.

La Commission II fait observer que, en ce qui concerne les jours de foire qui peuvent donner lieu à des délais supplémentaires, il conviendrait que chaque Etat donnât à l'office central les informations nécessaires, que cet office transmettra aux administrations de chemins de fer.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

La discussion des conclusions de la Commission II s'engage entre Messieurs Riemsdyk, Gola et Baum.

M. Gola déclare qu'il fait toutes réserves en ce qui concerne les délais fixés pour la petite vitesse et propose formellement de fixer 250 kilomètres pour la grande vitesse.

M. Gerstner est d'accord avec M. Gola et, au besoin, proposerait de fixer, ainsi que le faisait l'ancien projet, 250 kilomètres pour la grande comme pour la petite vitesse.

A la votation, la proposition de M. Gola est adoptée par sept voix contre deux (Autriche et Pays-Bas).

M. Baum, rapporteur, rend compte de la décision prise par la Commission II au sujet de l'amendement de M. Gerstner (page 69 du procès-verbal de la 9e séance):

M. Gerstner propose d'insérer après le chiffre 3 les mots:

4° »pour les lignes secondaires, ainsi que pour le passage sur des lignes dont l'écartement de voie est différent.«

La Commission, considérant qu'il ne s'agit que d'une augmentation facultative, pour les divers Etats, des délais ci-dessus fixés, et que cette faculté s'appliquerait aussi bien aux lignes à voie plus large que la voie normale qu'à celles à voie plus étroite,

est d'avis d'accepter l'amendement de M. Gerstner.

M. le rapporteur ajoute que, dans le cours de la discussion de l'amendement de M. Gerstner, au sein de la Commission II, Messieurs von Lange et Kilényi, membres de la Commission II, ont déposé l'amendement suivant, devant faire suite dans le texte, sous le n° 5, l'amendement de M. Gerstner:

5° »dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.«

Les auteurs de l'amendement ont fait observer, à l'appui de leur proposition, que tant qu'il n'existe pas de règlement relatif au passage des wagons d'un Etat à l'autre, il se présentera de nombreux cas où, pour divers motifs tenant soit aux conditions locales des chemins de fer, soit à leur matériel, on sera obligé de faire un transbordement des marchandises. Il serait équitable d'accorder éventuellement, dans de pareils cas, une augmentation des délais conformément aux lois et règlements des Etats en question.

La majorité de la Commission II a adopté la proposition de Messieurs von Lange et Kilényi.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gerstner combat les propositions de la Commission II relatives à la prolongation des délais en cas de transbordement à la frontière. Il est contraire à l'esprit de la Convention internationale d'accorder une prolongation de délai en cas de transbordement; si un transbordement est nécessaire, les administrations peuvent s'arranger en conséquence.

A la votation, il n'y a toutefois que la délégation allemande qui appuie la proposition de M. Gerstner.

M. Baum, rapporteur, réfère sur la proposition de M. Durbach (page 69 du procès-verbal de la 9me séance).

»M. Durbach fait observer qu'il y a des administrations auxquelles il ne convient pas de laisser circuler leurs wagons sur un autre réseau, ce qui entraîne nécessairement un transbordement des marchandises. Il conviendrait, là aussi, d'accorder des délais supplémentaires.«

La majorité de la Commission II est d'avis que les délais ci-dessus spécifiés comprennent ceux qui sont nécesssaires aux diverses administrations contiguës pour assurer la reconnaissance et la transmission régulière des marchandises transitant de l'une sur l'autre, ainsi que pour opérer le transbordement des wagons chargés qui, pour une cause quelconque, ne devront pas franchir leurs gares frontières.

Un délai supplémentaire pour les transbordements qui ont lieu dans les gares à la frontière de deux Etats peut seul être éventuellement accordé, conformément au nouvel alinéa 5 de l'article 6 des Dispositions à émettre.

M. Baum, au sujet de la proposition de M. Rutz (page 69 du procès-verbal de la 9me séance), ainsi conçue:

»M. Rutz voudrait qu'on intercalât, à la suite de l'article 6, une disposition pour le cas où il serait adopté un formulaire concernant les changements de disposition de la marchandise«,

déclare que la Commission II pense qu'un formulaire devant servir chaque fois qu'il s'agira de disposer de la marchandise en cours de route a une grande importance par suite des conséquences qui peuvent découler des nouveaux ordres donnés par l'expéditeur. Elle estime, en conséquence, qu'il y a utilité à créer un formulaire uniforme pour les demandes de changement de disposition de la marchandise; et elle adopte, en le modifiant légèrement, le formulaire présenté par M. Rutz et qui sera annexé au projet de convention.

Un nouveau § 7 est créé, contenant une disposition au sujet de ce formulaire; il sera ainsi conçu:

»Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ, ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sar la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition ultérieure, dont le modèle est annexé à la convention.

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue.«

M. Baum déclare qu'au sujet du § 6 des Dispositions à émettre, il est fait une proposition de M. Durbach tendant à faire inscrire sur la lettre de voiture les prolongations de délais basées sur les cinq cas de prolongation éventuelle des délais prévus par le § 6, lorsque l'un des chemins de fer, pour un des motifs indiqués dans les cinq alinéas du § 6, aura dépassé les délais fixés d'après les parcours.

M. le rapporteur dit qu'il est important que la station destinataire, lorsque les délais ont été dépassés, soit en mesure de faire connaître immédiatement au destinataire, qui voudrait élever une réclamation pour retard, que ce retard a eu lieu dans tel pays et pour tel motif prévu dans les cinq cas du § 6. Il conviendrait donc d'ajouter au § 6 un alinéa ainsi conçu:

Les autres propositions de la Commission II relatives à l'article 6 n'ont pas soulevé d'objections. Elles sont donc adoptées, sauf la modification apportée au délai de livraison pour les expéditions à grande vitesse.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gerstner revient à ce sujet à l'article 14 de la Convention. Le premier alinéa de cet article (voir procès-verbal de la 12me séance) a été supprimé, non pas qu'on le considérât comme superflu, mais parce que la rédaction en paraissait peu claire. Il propose de le remplacer par une disposition ainsi conçue:

»Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial«.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

§ 7.

(Voir art. 15 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il devra se servir du formulaire de disposition ultérieure dont le modèle est annexé à la convention (annexe IV).

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue.«

Adopté sans discussion.

§ 8.

(Voir art. 32 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»Une tolérance de 2% du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la Convention, cette tolérance est réduite à 1%«.

M. Baum, rapporteur de la Commission II:

Le § 7 ancien devient le § 8 nouveau. La Commission II est d'avis que le principe de la tolérance de 2% du poids qui est accordé pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide et sur le poids des marchandises désignées au § 8, doit être interprété en ce sens que tant que le déchet de route est inférieur à 2% le chemin de fer n'aura pas de preuve à faire; lorsqu'au contraire le déchet est supérieur à 2% la preuve incombe au chemin de fer.

La proposition faite par les Délégués d'accorder une tolérance de 2% sur les 1000 premiers kilomètres, et de 1/10 % par 100 kilomètres au delà de 1000 kilomètres, n'a pas été prise en considération par la Commission II.

De même, la proposition de M. Gola tendant à ajouter à la suite des mots »marchandises sèches«, les mots »et autres marchandises analogues« n'a pas été accueillie par la Commission II, qui fait observer que les Dispositions à émettre devant par leur nature même être soumises à des changements, il pourra être fait dans l'avenir, à la nomenclature des marchandises du § 8, telle addition que les besoins de l'exploitation auront rendue nécessaire.

M. Vischer traduit le rapport de M. Baum.

La proposition de la Commission II est adoptée sans discussion.

§ 9.

(Voir art. 38 de la Convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes«.

Ce § 9 répond au § 8 ancien. Il est adopté sans discussion.

§ 10.

(Voir art. 48 de la convention.)

Texte proposé par la Commission II:

»A défaut de conventions spéciales les délais de livraison, déterminés par le § 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport, de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:
   a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.
   b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre 3 chemins de fer ou plus;
   a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse et 6 heures pour la grande vitesse.
   b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé«.

M. Baum, au nom de la Commission II, dit que ce paragraphe est relatif au partage des délais de livraison entre les différents chemins de fer qui ont pris part à un transport.

Le maintien du § 10 nouveau a été admis par la majorité de la Commission II parce que le système de partage qu'il consacre est en vi-

gueur depuis longtemps dans le Verein allemand. La délégation française avait demandé la suppression du système de partage des délais indiqué par ce paragraphe dans le cas où trois chemins ou plus ont participé au transport, et l'extension de la règle indiquée pour le cas où seulement deux chemins voisins participent au transport, à tous les cas qui peuvent se présenter, ce dernier système étant plus simple et surtout plus logique au point de vue du partage des délais d'expédition.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

Le § 10, qui prend la place du § 9 ancien, est adopté sans autre, avec une addition proposée par M. Gerstner, citant avant le § 6 des Dispositions à émettre, l'article 14 de la Convention.

§ 11.

Texte proposé par la Commission II:

»Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les dispositions du présent règlement seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats«.

Adopté sans discussion.

La Conférence discute ensuite les

Dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

M. Baum. — Les observations à présenter à la Conférence au sujet des objets qui ne sont admis au transport que sous certaines conditions sont de nature diverse. La Commission II avait d'abord à examiner s'il convenait de prendre pour base de ses délibérations soit la nomenclature de ces objets annexée au projet de 1878, soit la nouvelle nomenclature des objets à exclure conditionnellement, présentée en 1881 par la délégation allemande.

La Commission II a été d'avis d'adopter comme point de départ la nouvelle nomenclature qui, comme la première, celle de 1878, émanait de l'initiative des délégués allemands. Le nouveau groupement des objets admis conditionnellement au transport a paru plus rationnel à la Commission que l'ancien; en outre, il tient compte des progrès scientifiques accomplis depuis 1878.

Un amendement de M. Gola demandait qu'on ne s'occupât pas de la rédaction de la liste des objets admis sous condition au transport. Cet amendement a trouvé des partisans dans la Commission II. On a été d'avis que le principal intérêt que présentaient cette liste et les conditions du transport des objets qu'elle contenait, était de permettre aux Etats d'arriver peu à peu à des conditions uniformes d'emballage et de transport des objets explosibles, inflammables ou dangereux. Car il ne peut venir à l'esprit de personne d'imposer aux Etats le transport des objets contenus dans la nomenclature, alors que les lois et règlements de ces Etats défendent le transport d'un certain nombre de ces objets. Aussi

la Commission II n'a-t-elle pas hésité à exclure de la liste des objets admis conditionnellement au transport tous ceux dont la radiation était demandée par un seul Etat. Les Pays-Bas, la France, la Russie et l'Autriche ont demandé de ces radiations.

Nous présenterons au fur et à mesure de la lecture de la nomenclature des objets admis sous condition au transport les observations et les avis de la Commission II.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gola, se référant à la déclaration de M. Baum, désire qu'il soit pris note au procès-verbal que l'Italie fait toutes ses réserves à l'égard des objets qui, chez elle, sont admis au transport sous des conditions moins rigoureuses que celles qui sont indiquées dans l'annexe I des Dispositions à émettre.

I.

»Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de telle autre manière, afin qu'ils soient assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être de fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, bouvetées et fixées par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètres cubes.

Les pétards ne seront reçus pour le transport que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.«

II.

»Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de »capsules« ou »pastilles fulminantes«, etc.«

III.

»Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des caisses de forte tôle ou de bois très-solide de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les caisses. Ces dernières porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.«

IV.

»Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le

n⁰ IV. Au lieu de caisses en bois, on peut toutefois employer aussi des tonneaux en bois très-solides.«

V.

»Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.«

VI.

»Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer blanc soudées, contenant 50 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de »phosphore jaune (blanc) ordinaire« et celle de »haut«.

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication »phosphore jaune«.

VII.

»Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer blanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.«

VIII.

»Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, et connues dans le commerce sous le nom de »Pastas«, ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos.«

IX.

»L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage répondra aux conditions suivantes:

1⁰ quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles;

2⁰ quand les vases sont emballés isolément l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides avec couvercles bien assujettis, et

garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le poids brut ne doit toutefois pas dépasser 75 kilogrammes.

En ce qui concernce l'emballage avec d'autres objets, voir n⁰ XXXIX.

X.

»Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1⁰ en vases étanches, de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2⁰ en vases de fer blanc d'un poids brut de 75 kilogrammes au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure de cercles de fer. Ces vases seront soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles.«

ou

3⁰ en vases de ferre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles.«

XI.

»L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n⁰ X pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n⁰ XXXIV.«

XII.

»La chaux vive n'est transportée que dans des wagons ouverts.«

XIII.

»Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.«

XIV.

»L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.«

XV.

»Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, le vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1⁰ Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés

dans des caisses spéciales ou dans des banettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récépients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et bien fermés.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions indiquées sous n° XXXIV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions des n°s 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Les vases de l'espèce doivent toujours être déclarés comme tels.«

XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (des raffineries d'huile) et le brome, sont soumis aux prescriptions spécifiées sous XVI n°s 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 2 citée au n° 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.«

XVII.

»Sont applicables au transport de l'acide nitrique rouge fumant, les prescriptions données sous le n° XVI, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées, dans les récipients, d'un volume au moins égal à leur contenu de farine fossile séchée ou d'autres substances terreuses sèches.«

XVIII.

»L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que

1° dans des boîtes de fer blanc fortes, étamées, et bien soudées,

ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, farine fossile, cendres ou autres, et solidement emballés dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XVI, 2, 3, sont applicables.«

XIX.

»Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° IX) et de l'essence de pétrole (voir n° XXI), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1.«

XX.

»Le pétrole à l'état brut et rectifié;

le petroleum-naphta, et les produits de la distillation du pétrole et du petroleum-naphta, en tant que les matières ici spécifiées ont un poids spécifique d'au moins 0,680 (benzine, ligroïne et Putzöl);

les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus (Solaröl, photogène, etc.);

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, totuole, xylole, cumole, etc., essence de mirbane, nitrobenzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que:

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases étanches de forte tôle bien rivée,

ou

c. en observant les prescriptions sur l'emballage du IX, 1 et 2, dans des vases en métal ou en verre.

2° Les vases en fer blanc qui, pendant le transport, deviendront défectueux, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y est resté, au mieux des intérêts de l'envoyeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Des récipients de l'espèce doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6° Il doit ressortir de la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 2 et 3 du n° XX ont un poids spécifique d'au moins 0,680. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, le poids spécifique sera considéré comme moindre, et l'on appliquera les conditions du transport du n° XXI.«

XXI.

»L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole ou du goudron de lignite, d'un poids spécifique d'au moins 0,680, ne peuvent être transportés que:

1° dans des vases étanches de forte tôle bien rivée

ou

2° en observant les prescriptions relatives à l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans d'autres vases de métal ou de verre.

On appliquera en tous cas les dispositions du n° XX, 2 à 5.

XXII.

»Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles fétides, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n⁰ XXXIV.«

XXIII.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment) l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont reçus pour le transport que:

1⁰ si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: »arsenic (poison)«, et

2⁰ si l'emballage est fait de la manière suivante:

soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b. en sacs de toile goudronnés, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de fer blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXIV.

Les substances arsénicales liquides particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIII n⁰ 1 et sous XV n⁰ 1, 3 (à l'exception de la disposition du n⁰ 2 citée au n⁰ 3).

XXV.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minimum, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVI.

La levûre, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVII.

Le noir de fumée ne sera reçu pour l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou en vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXVIII.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage,

soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit ressortir de la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considérée comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXIX.

»Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés en échevaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux baguettes minces. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que les trous des caissses ne puissent être recouverts et rester sans effet, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux

espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considére comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.«

XXX.

»La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sous couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés comme étant graissés.«

XXXI.

»Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes:

1⁰ Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés au temps fixé par ledit bureau pour le chargement.

2⁰ Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3⁰ Les tendons frais, les colles fraîches non passées en chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n⁰ 2, même pour les chargements par wagon complet.

4⁰ Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon complet est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5⁰ Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6⁰ Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXII.

Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIII.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que, foin, paille (aussi paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n⁰ XXVIII), matières textiles végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la farine de bois, la pâte de bois, les copeaux de bois, etc., de même que le plâtre, les cendres lessivées de chaux

et de trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les couvertures pour ces objets.

XXXIV.

Pour les produits désignés sous IX, XI, XV, XVI, XIX jusqu'à et y compris à XXII livrés au transport en quantités ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les n°s IX, XI, XVI (à l'exception du brôme) XIX à XXII inclusivement, d'une part, et ceux spécifiés sous le n^{0} XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

M. Baum, rapporteur de la Commission II, fait observer que les dispositions ci-dessus s'écartent à divers égards, comme cela va être indiqué, de celles du projet que le Gouvernement allemand a transmis au Conseil fédéral suisse pour la Conférence :

L'article III du projet allemand a été écarté sur la proposition des délégations de la Russie, des Pays-Bas et de la France.

Sous chiffre 2 de l'art. IX, le maximum de 35 kilogrammes proposé par l'ancien projet allemand de 1878 à été porté à 75 kilogrammes par le nouveau projet.

A l'art. XIV, le projet allemand proposait de n'admettre l'acide picrique que sur l'attestation d'un chimiste assermenté. La Commission préférait qu'on supprimât le mot »assermenté«, vu qu'il ne serait pas possible dans certains pays de se procurer une attestation officielle de ce genre.

M. Gerstner aurait voulu qu'on maintînt le mot »assermenté« ; il y aurait plus de garantie quant à la validité de l'attestation. A défaut d'un chimiste officiel, ou pourrait assermenter le chimiste de la fabrique qui expédie les produits. Du reste, M. Gerstner ne fait pas de proposition ; il désire seulement que note soit prise de son observation au procès-verbal.

L'art. XXXIII du projet allemand a été écarté, vu que les trois produits qu'il mentionne ne se présenteront guère dans le trafic international.

Dans l'art. XXXII, le texte de la Commission ne contient pas le chiffre 4 du projet allemand. Ce chiffre 4 y sera ajouté plus tard après avoir reçu une meilleure rédaction.

Les art. XXXVI, XXXVII et XXXVIII du projet allemand ont été supprimés sur la proposition de la délégation russe.

Le dernier article (XXXIX) du projet allemand est compris sous XXXIV des propositions de la Commission.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de la Commission II.

M. Gerstner fait observer que, suivant lui, on aurait pu maintenir sur la liste certains articles, tels que la laine de collodium et le chlorure de methyle. Ces deux articles se présentent très fréquemment dans le trafic international.

M. Perl réplique que rien n'empêchera de les expédier de réseau à réseau si les chemins de fer dont il s'agit sont d'accord. La Russie persiste dans son refus de les admettre dans le trafic international.

Les propositions de la Commission II sont adoptées sans autres observations.

La Conférence passe à la discussion du

Formulaire de la lettre de voiture.

M. Baum, rapporteur, présente au sujet du nouveau formulaire de la lettre de voiture. élaboré par la Commission II, les observations suivantes:

Le formulaire nouveau de la lettre de voiture présente, vis-à-vis du formulaire annexé à la Convention de 1878, de très-notables différences. L'article 8 rend le duplicata obligatoire, alors que dans le projet de 1878 le duplicata n'était délivré que sur la demande de l'expéditeur. Il y a dû y avoir pour ce motif un changement dans le formulaire. Le duplicata de la lettre de voiture et la lettre de voiture elle-même se trouvent sur une même feuille, ainsi que l'indiquent les exemplaires qui sont soumis à la Conférence. Lorsqu'une expédition est acceptée par le chemin de fer, le duplicata est détaché de la lettre de voiture et est remis à l'expéditeur. Le duplicata est identique au point de vue des colonnes et des indications qu'il renferme à la lettre de voiture elle-même.

Deux motifs ont porté la Commission II à mettre sur la même feuille la lettre de voiture et son duplicata: d'abord l'obligation dans laquelle vont se trouver les administrations de délivrer un duplicata pour toute expédition internationale, commandait dans l'intérêt de l'exécution même de cette obligation, que celui qui établirait la lettre de voiture eût sur la même feuille le duplicata pour le remplir en même temps; ensuite, le système du formulaire adopté donnait satisfaction à la demande de la délégation française. La lettre de voiture en France se trouve toujours sur la même feuille que le récépissé à remettre à l'expéditeur, et une souche qui reste à la station expéditrice. La feuille formée de ces trois pièces est soumise à un timbre de 70 centimes. L'adoption de deux feuilles séparées, l'une pour la lettre de voiture, l'autre pour le duplicata ou récépissé à remettre à l'expéditeur, aurait rendu nécessaire un timbre de 70 centimes pour chacune d'elles, ce qui, en augmentant de 70 centimes le timbre, eût été un empêchement sérieux à l'emploi de la lettre de voiture internationale.

La délégation française a demandé à intituler »Récépissé à remettre au destinataire«, ce que, en Allemagne, on appelle le »Frachtbrief«, et qui devrait être traduit par »lettre de voiture«. De même, le »Frachtbrief-Duplicata« serait désigné en français par »Récépissé à remettre à l'expéditeur.«

Il est bon de remarquer que le projet de convention ne se sert que des mots »lettre de voiture« et »duplicata de la lettre de voiture«, et que le terme »récépissé« n'y est pas mentionné.

Néanmoins, la Commission II ne voit pas d'inconvénient à ce que les administrations françaises continuent à se servir dans le trafic international de la dénomination de »récépissé« en usage en France, pour désigner la lettre de voiture et son duplicata. Elles devront néanmoins indiquer entre parenthèse la traduction allemande Frachtbrief et Frachtbrief-Duplicata. Dans le trafic international franco-russe-allemand et austro-hongrois, le formulaire de la lettre de voiture adopté porte en français le titre »récépissé«. Il est bien entendu qu'en Allemagne, en Autriche-Hongrie, etc., ce sont les mots »Frachtbrief« ou »Frachtbrief-Duplicata« qui figureront sur la lettre de voiture et sur son duplicata.

Une différence importante entre le nouveau formulaire et l'ancien consiste en ce que sur l'ancien la note des frais était en partie sur le recto de la lettre de voiture, et que dans le nouveau formulaire, cette note des frais est rejetée sur le verso du Frachtbrief. Cette modification a deux motifs: la nécessité d'indiquer presque toujours en deux langues au moins les parties écrites de la lettre de voiture internationale exige qu'on donne aux colonnes du recto le plus d'espace possible. En second lieu, s'il y a plus de trois administrations participant à un transport international, on était obligé, avec l'ancien formulaire de la lettre de voiture, de continuer pour les chemins de fer subséquents au troisième d'écrire les frais de transport sur le verso. On perdait ainsi dans une bonne partie des cas le bénéfice de la simplicité et de la facilité de lecture qui résultait de la condensation de toutes les indications contenues dans la lettre de voiture sur le recto de cette lettre.

Sur le verso de la lettre de voiture figureront, outre l'indication des frais de transport, les timbres des gares de transmission et de la date de la transmission, ainsi que l'indication, s'il y a lieu, des délais supplémentaires facultativement accordés dans les cinq cas prévus par le § 6 des Dispositions à émettre.

M. Vischer traduit en allemand le rapport de M. Baum, et ajoute à ce rapport que s'il y a été dit que le récépissé doit être conservé comme désignant la lettre de voiture, cela a eu lieu seulement dans la supposition que les compagnies françaises consentiront à y ajouter d'une manière convenable les mots »lettre de voiture«. Il faut en tout cas éviter que, dans les pays où les mots »lettre de voiture« et »duplicata de la lettre de voiture« sont seuls en usage, on se méprenne sur la signification du terme »récépissé«.

M. Perl expose en détail les avantages que présente le duplicata de lettre de voiture proposé et fait ressortir qu'on ne s'est écarté de la forme et du contenu du formulaire arrêté en 1878 qu'autant seulement que l'exigeaient les nouvelles dispositions sur le duplicata de la lettre de voiture et les besoins du service. Il est d'accord avec les réserves de M. Vischer relativement à la désignation appliquée en France à la lettre de voiture.

M. Durbach dit que la délégation française n'est pas en mesure de fournir dès à présent de déclaration à cet égard. Il existe des raisons constitutionnelles qui empêchent de donner au récépissé le nom de lettre de voiture.

M. Gerstner et aussi d'avis qu'on devrait désigner partout la lettre de voiture sous son vrai nom ; il espère toutefois qu'on trouvera moyen aussi en France d'écarter les difficultés fiscales et politiques qui s'y opposent.

Après que M. Perl a répondu à diverses questions spéciales de M. Gerstner touchant la disposition de la lettre de voiture, le formulaire proposé par la Commission II est adopté, dans ce sens toutefois que ce formulaire sera encore examiné et qu'il va de soi qu'on y apportera les quelques modifications qui seraient encore reconnues nécessaires.

M. Durbach fait observer que la modification apportée à l'art. 36 lors de la seconde lecture, n'est pas encore formulée. Il propose de dire au premier alinéa :

»Si la marchandise perdue est retrouvée dans les 4 mois après l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti.«

M. le Président fait observer qu'il y aura à pourvoir encore, au point de vue rédactionnel, à une coordination formelle et à une revue des articles adoptés. Il demande si la Conférence veut procéder à ce travail en séance plénière ou si elle préfère en charger une Commission spéciale. Il propose éventuellement une Commission composée de trois membres.

L'assemblée est d'accord avec cette proposition et prie M. le Président de bien vouloir désigner les membres de cette Commission. M. le Président invite par conséquent Messieurs Baum, Gerstner et de Seigneux à bien vouloir accepter ce mandat. Ces Messieurs y consentent et se mettront à l'oeuvre immédiatement.

Quant à la marche à suivre ultérieurement, M. le Président fait la communication ci-après :

»Considérant,

que la plupart des Délégués présents n'ont pas mandat de signer la Convention, et que, dès lors, la Conférence ne peut, quant à présent, que soumettre à l'appréciation des Gouvernements intéressés le résultat de ses travaux,

le Conseil fédéral portera le projet qui vient d'être élaboré à la connaissance de divers Etats, en leur proposant un délai, dans lequel les observations de chaque Gouvernement devront être présentées par écrit.

Ensuite de quoi, le Conseil fédéral pourra, si des objections ont été formulées et s'il le juge nécessaire, provoquer la réunion d'une Conférence, qui aura à s'occuper du règlement définitif de la Convention.«

Après cette déclaration, M. le Président clot la Conférence par le discours suivant :

»Messieurs,

Nos délibérations sont maintenant terminées; elles nous ont rapprochés d'un grand pas du but vers lequel nous tendons. Des difficultés de tout genre faisaient obstacle à la marche de nos travaux, ainsi qu'il fallait d'ailleurs bien s'y attendre pour une oeuvre d'une si grande portée et d'une importance aussi capitale, en présence de la diversité des opinions et des législations.

Toutefois, nous avons aujourd'hui surmonté la plupart de ces difficultés et les aspérités du chemin ont été aplanies. Messieurs, c'est grâce à votre dévouement rare, à votre grande persévérance et à votre esprit conciliant que ce résultat réjouissant a été obtenu, et que nous sommes parvenus à un point qui nous autorise à compter sur une solution définitive dans un avenir rapproché.

Je me plais à croire que vous soutiendrez notre travail auprès des hauts Gouvernements que vous représentez, avec l'énergie dont vous avez faite preuve jusqu'à ce jour et animés des mêmes sentiments, et qu'ainsi vous couronnerez l'oeuvre que nous avons entreprise.

Je vous exprime ma profonde reconnaissance pour l'indulgence et la bienveillance que vous m'avez témoignées d'une si aimable façon. Le temps durant lequel j'ai eu le privilège d'entretenir des relations tant agréables qu'instructives avec des hommes aussi distingués, sera toujours pour moi un souvenir cher et précieux.

Je déclare close la deuxième Conférence relative à une législation internationale en matière de transports par chemins de fer et je vous souhaite, Messieurs, un heureux retour dans vos foyers.«

M. le Dr Meyer, Conseiller supérieure intime, répond:

»M. le Président,

Permettez-moi, au moment où nous achevons nos travaux, d'exprimer au Conseil fédéral suisse nos vifs remerciements pour l'initiative qu'il a prise dans l'affaire qui nous occupe et pour la sollicitude avec laquelle il l'a conduite jusqu'au point où elle en est arrivée aujourd'hui. L'oeuvre commencée en 1878 a fait un progrès marquant dans la présente Conférence. De toutes parts, on s'est livré à un examen beaucoup plus approfondi des questions à résoudre que cela n'avait été possible en 1878, et si nous songeons que dans presque tous les Etats représentés à la Conférence, il faut un examen réitéré et de longues délibérations avant qu'une loi puisse être promulguée, nous pouvons nous séparer comme en 1878 avec l'espoir qu'on arrivera à une entente générale sur l'objet que nous poursuivons. Au nom de la Conférence, j'exprime à M. le Président nos vifs remerciements pour la sollicitude et l'esprit impartial avec lesquels il a dirigé les débats.

Je me fais aussi un devoir de reconnaître le zèle que Messieurs les Secrétaires ont apporté dans l'accomplissement de leur tâche difficile.«

M. le Sénateur George désire qu'on veuille bien prendre acte qu'il partage entièrement les sentiments exprimés par M. le Dr Meyer.

La séance est levée à 1 heure après midi.

Le Président: *Bavier.* Les Secrétaires: *Farner. Vogt.*

I.

Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.

1881.

Art. 1.

Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf alle Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines andern vertragschliessenden Staates auf denjenigen Eisenbahnstrecken befördert werden, welche zu diesem Zwecke von jedem der Staaten als zur Ausführung internationaler Transporte geeignet bezeichnet werden.

Die zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den vertragschliessenden Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen sollen die gleiche rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst.

Art. 2.

Die Bestimmmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens finden keine Anwendung auf die Beförderung folgender Gegenstände:

1. derjenigen Gegenstände, welche auch nur in einem der am Transporte betheiligten Gebiete dem Postzwange unterworfen sind;
2. derjenigen Gegenstände, welche wegen ihres Umfangs, ihres Gewichts oder ihrer sonstigen Beschaffenheit, nach der Anlage und dem Betriebe auch nur einer der Bahnen, welche an der Ausführung des Transportes theilzunehmen haben, sich zur Beförderung nicht eignen;
3. derjenigen Gegenstände, deren Beförderung auch nur auf einem der

Projet de Convention Internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

1881.

Art. 1.

La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui seront désignées à cet effet par chacun des Etats comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

Les dispositions à prendre d'un commun accord entre les Etats contractants, pour l'exécution de la présente convention, auront la même valeur que la convention elle-même.

Art. 2.

Les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants:

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public,

am Transporte betheiligten Gebiete aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist.

Art. 3.

Die Ausführungsbestimmungen werden diejenigen Güter bezeichnen, welche, wegen ihres grossen Werthes, wegen ihrer besonderen Beschaffenheit oder wegen der Gefahren, welche sie für die Ordnung und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes bieten, vom internationalen Transporte nach Massgabe dieses Uebereinkommens ausgeschlossen oder zu diesem Transporte nur bedingungsweise zugelassen sind.

Art. 4.

Es ist den Eisenbahnen gestattet, unter einander Vereine oder Verbände zur Ausführung internationaler Transporte zu bilden.

Die in den gemeinsamen Tarifen dieser Vereine oder Verbände, sowie die in den besonderen Tarifen der Eisenbahnen enthaltenen Bedingungen haben, sofern diese Tarife auf den internationalen Transport Anwendung finden sollen, nur insoweit Geltung, als sie diesem Uebereinkommen nicht widersprechen; andernfalls sind sie nichtig.

Art. 5.

Jede nach Massgabe des 1ten Artikels bezeichnete Eisenbahn ist verpflichtet, nach den Festsetzungen und unter den Bedingungen dieses Uebereinkommens, die Beförderung von Gütern im internationalen Verkehr zu übernehmen, sofern

1. der Absender den Anordnungen dieses Uebereinkommens und den Ausführungsbestimmungen sich unterwirft;
2. die Beförderung mit den regel-

sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3.

Les dispositions à émettre pour l'exécution de la présente convention désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4.

Il est loisible aux chemins de fer de constituer entre eux des associations ou unions en vue des transports internationaux.

Toutefois, les conditions des tarifs communs de ces associations ou unions, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer ne seront valables en ce qui concerne les transports internationaux qu'autant qu'elles ne seront pas contraires à la présente convention ou aux dispositions à émettre; sinon, elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et des dispositions à émettre, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention et des dispositions à émettre;

2° que le transport soit possible, eu

mässigen Transportmitteln möglich ist;

3. nicht Umstände, welche als höhere Gewalt zu betrachten sind, die Beförderung verhindern.

Die Eisenbahnen sind nur verpflichtet, die Güter zum Transport anzunehmen, soweit die Beförderung derselben sofort erfolgen kann. Die für die Versandtstation geltenden besonderen Vorschriften bestimmen, ob dieselbe verflichtet ist, die Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, vorläufig in Verwahrung zu nehmen.

Die Beförderung der Güter findet in der Reihenfolge statt, in welcher sie zum Transport angenommen worden sind, sofern nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder das öffentliche Interesse eine Ausnahme erfordern.

Jede Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen dieses Artikels begründet den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens.

égard aux moyens ordinaires de transport;

3° que des circonstances de force majeure de s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6.

Jede internationale Sendung (Art. 1) muss von einem Frachtbriefe begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a. Ort und Tag der Ausstellung;

b. die Bezeichnung der Versandtstation, sowie der Versandtbahn;

c. die Bezeichnung der Bestimmungsstation, den Namen und den Wohnort des Empfängers, sowie den etwaigen Vermerk, ob das Gut bahnlagernd (restante) gestellt werden soll;

d. die Bezeichnung der Sendung nach ihrem Inhalt, die Angabe des Gewichtes oder statt dessen eine den besonderen Vorschriften der Versandtbahn entsprechende

Art. 6.

Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante).

d) La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales

Angabe; ferner bei Stückgut die Anzahl, Art der Verpackung, Zeichen und Nummer der Frachtstücke;

e. das etwaige Verlangen des Absenders, Spezial-Tarife unter den in den Artikeln 14 und 35 für zulässig erklärten Bedingungen zur Anwendung zu bringen;

f. die etwaige Angabe des deklarirten Interesses an der Lieferung (Art. 38 und 40);

g. die Angabe, ob das Gut in Eilfracht oder in gewöhnlicher Fracht zu befördern sei;

h. das genaue Verzeichniss der für die etwaige zoll- oder steueramtliche Behandlung oder polizeiliche Prüfung nöthigen Begleitpapiere;

i. den Frankaturvermerk im Falle der Vorausbezahlung der Fracht oder der Hinterlegung eines Frankaturvorschusses (Art. 12, Absatz 3);

k. die etwa auf dem Gute haftenden Nachnahmen, und zwar sowohl die erst nach Eingang auszuzahlenden, als auch die von der Eisenbahn geleisteten Baarvorschüsse (Art. 13);

l. die Angabe des einzuhaltenden Transportweges;

bei Mangel derselben hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher ihr für den Absender am zweckmässigsten scheint; für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hiebei ein grobes Verschulden zur Last fällt;

m. die Unterschrift des Absenders mit seinem Namen oder seiner Firma, sowie die Angabe seiner Wohnung. Die Unterschrift kann durch eine

du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application de tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre.

A défaut de cette indication, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra

gedruckte oder gestempelte Zeichnung des Versenders ersetzt werden, wenn die Gesetze oder Reglements des Versandtortes es gestatten.

Die näheren Festsetzungen über die Ausstellung und den Inhalt des Frachtbriefes, insbesondere das zur Anwendung kommende Formular, bleiben den Ausführungsbestimmungen vorbehalten.

Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefes, sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbriefe ist unzulässig, sofern dieselben nicht durch dieses Uebereinkommen oder die Ausführungsbestimmungen für statthaft erklärt sind.

Die Eisenbahn kann indess, wenn es die Gesetze oder Reglements des Versandtortes vorschreiben, vom Absender ausser dem Frachtbrief die Ausstellung einer Urkunde verlangen, welche dazu bestimmt ist, in den Händen der Verwaltung zu bleiben, um ihr als Beweis über den Frachtvertrag zu dienen.

être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions à émettre.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention ou les dispositions à émettre.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

Art. 7.

Der Absender haftet für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen und trägt alle Folgen, welche aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Erklärungen entspringen.

Die Eisenbahn ist jederzeit berechtigt, die Uebereinstimmung des Inhalts der Sendungen mit den Angaben des Frachtbriefes zu prüfen. Die Feststellung erfolgt nach Massgabe der am Orte des Vorganges bestehenden Gesetze oder Reglements, in Gegenwart oder nach gehöriger Einladung des Absenders.

Hinsichtlich des Rechts und der

Art. 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, l'expéditeur présent ou dûment appelé.

Les lois et règlements de chaque

Verpflichtung der Bahnen, das Gewicht oder die Stückzahl des Gutes zu ermitteln oder zu kontroliren, sind die Gesetze und Reglements des betreffenden Staates massgebend.

Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung, sowie im Falle der Ueberlastung eines dem Absender zur Selbstverladung gestellten Wagens, sofern er die Verwiegung nicht verlangt hat, ist — abgesehen von der Nachzahlung der etwaigen Frachtdifferenz und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe durch die Ausführungsbestimmungen festgesetzt wird.

Art. 8.

Der Frachtvertrag ist abgeschlossen, sobald das Gut mit dem Frachtbriefe von der Versandtstation zur Beförderung angenommen ist. Als Zeichen der Annahme wird dem Frachtbriefe der Datumstempel der Versandt-Expedition aufgedrückt.

Die Abstempelung hat ohne Verzug nach vollständiger Auflieferung des in demselben Frachtbriefe verzeichneten Gutes und auf Verlangen des Absenders in dessen Gegenwart zu erfolgen.

Der mit dem Stempel versehene Frachtbrief dient als Beweis über den Frachtvertrag.

Jedoch machen bezüglich derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach den Tarifen der Versandtbahn durch den Absender beziehungsweise den Empfänger zu geschehen hat, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht und die Anzahl der Stücke gegen die Eisenbahn keinen Beweis,

Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions à émettre fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport; sans préjudice, s'il y a lieu, du payement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice au accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois en ce qui concerne les marchandises à charger et à décharger par l'expéditeur et le destinataire conformément aux tarifs du chemin de fer expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de

sofern nicht die Nachwiegung beziehungsweise Nachzählung seitens der Eisenbahn erfolgt und dies auf dem Frachtbrief beurkundet ist.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, den Empfang des Frachtgutes, unter Angabe des Datums der Annahme zur Beförderung, auf einem ihr mit dem Frachtbriefe vorzulegenden Duplicate desselben zu bescheinigen.

Dieses Duplicat hat nicht die Bedeutung des Original-Frachtbriefes und ebensowenig diejenige eines Connossements (Ladescheins).

Art. 9.

Soweit die Natur des Frachtgutes zum Schutze gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transporte eine Verpackung nöthig macht, liegt die gehörige Besorgung derselben dem Versender ob.

Ist der Versender dieser Verpflichtung nicht nachgekommen, so ist die Eisenbahn, falls sie nicht die Annahme des Gutes verweigert, berechtigt zu verlangen, dass der Absender auf dem Frachtbriefe das Fehlen oder die Mängel der Verpackung unter spezieller Bezeichnung anerkennt und der Versandtstation hierüber ausserdem eine besondere Erklärung nach Massgabe eines durch die Ausführungsbestimmungen festzusetzenden Formulars ausstellt.

Für derartig bescheinigte sowie für solche Mängel der Verpackung, welche äusserlich nicht erkennbar sind, hat der Absender zu haften und jeden daraus entstehenden Schaden zu tragen, beziehungsweise der Bahnverwaltung zu ersetzen. Ist die Ausstellung der gedachten Erklärung nicht erfolgt, so haftet der Absender für äusserlich erkennbare Mängel der

fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi, ni d'un connaissement.

Art. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, ce soin incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions à émettre.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages réultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des dé-

Verpackung nur, wenn ihm ein arglistiges Verfahren zur Last fällt.

Art. 10.

Der Absender ist verpflichet, dem Frachtbriefe diejenigen Begleitpapiere beizugeben, welche zur Erfüllung der etwa bestehenden Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften vor der Ablieferung an den Empfänger erforderlich sind. Er haftet der Eisenbahn, sofern derselben nicht ein Verschulden zur Last fällt, für alle Folgen, welche aus dem Mangel, der Unzulänglichkeit oder Unrichtigkeit dieser Papiere entstehen.

Der Eisenbahn liegt eine Prüfung der Richtigkeit und Vollständigkeit derselben nicht ob.

Die Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften werden, so lange das Gut sich auf dem Wege befindet, von der Eisenbahn erfüllt. Sie kann diese Aufgabe einem Commissionär übertragen oder sie selbst übernehmen. Im letzteren Falle hat sie hierbei die Verpflichtungen eines Commissionärs.

Der Verfügungsberechtigte kann jedoch der Zollbehandlung beiwohnen, um die nöthigen Aufklärungen über die Tarifirung des Gutes zu ertheilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese dem Verfügungsberechtigten ertheilte Befugniss begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen, oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen.

Bei der Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte steht dem Empfänger das Recht zu, die zoll- und steueramtliche Behandlung zu besorgen, falls nicht im Frachtbriefe etwas anderes festgesetzt ist.

Art. 11.

Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht be-

fauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, l'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans ce dernier cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise, et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légale-

stehenden gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privat-Uebereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.

Ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen zu Gunsten der Eisenbahnen dürfen nur baare Auslagen erhoben werden, — insbesondere Aus-, Ein- und Durchgangsabgaben, nicht in den Tarif aufgenommene Kosten für Ueberführung und Auslagen für Reparaturen an den Gütern, welche in Folge ihrer äusseren oder inneren Beschaffenheit zu ihrer Erhaltung nothwendig werden und gehörig protokollarisch festzustellen sind. Diese Auslagen sind in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen, welchem die Beweisstücke beizugeben sind.

Art. 12.

Werden die Frachtgelder nicht bei der Aufgabe des Gutes zur Beförderung berichtigt, so gelten sie als auf den Empfänger angewiesen.

Bei Gütern, welche nach dem Ermessen der annehmenden Bahn dem schnellen Verderben unterliegen oder wegen ihres geringen Werthes die Fracht nicht sicher decken, kann die Vorausbezahlung der Frachtgelder gefordert werden.

Wenn im Falle der Frankirung der Betrag der Gesammtfracht beim Versandt nicht genau bestimmt werden kann, so kann die Versandtbahn die

ment en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation, ces derniers frais dûment constatés par un procès-verbal. Ces dépenses devront être mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer

Hinterlegung des ungefähren Frachtbetrages fordern.

Ist der Tarif unrichtig angewendet oder sind Rechnungsfehler bei der Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren vorgekommen, so ist das zu wenig Geforderte nachzuzahlen, das zu viel Erhobene zu erstatten. Ein derartiger Anspruch kann nur binnen Jahresfrist vom Tage der Zahlung an geltend gemacht werden. Die Bestimmungen des Art. 46, Absatz 3 und 4 finden analoge Anwendung auf die im gegenwärtigen Artikel erwähnten Forderungen, mögen diese von der Eisenbahn oder gegen dieselbe erhoben werden. Die Bestimmung im Eingang des Art. 44 findet hier keine Anwendung.

Art. 13.

Dem Absender ist gestattet, das Gut bis zur Höhe des Werthes desselben mit Nachnahme zu belasten. Diese Nachnahme darf jedoch den in den Ausführungs-Bestimmungen festgesetzten Höchstbetrag nur insoweit übersteigen, als sämmtliche am Transport betheiligte Bahnen einverstanden sind. Diejenigen Güter, für welche Vorausbezahlung der Fracht verlangt werden kann, (Art. 12, Abs. 2), dürfen nicht mit Nachnahme belastet werden.

Für die aufgegebene Nachnahme wird die tarifmässige Provision berechnet.

Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, dem Versender die Nachnahme eher auszuzahlen, als bis der Betrag derselben vom Empfänger bezahlt ist. Dies findet auch Anwendung auf Auslagen, welche vor der Aufgabe für das Frachtgut gemacht sind.

Ist das Gut ohne Einziehung der Nachnahme abgeliefert worden, so haftet die Eisenbahn für den Schaden bis zum Betrag der Nachnahme

pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 46, alinéa 3 sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. N'est pas applicable la première partie de l'article 44.

Art. 13.

L'expéditeur pourra grever d'un remboursement la marchandise jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions à émettre qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport, y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dom-

und hat denselben dem Absender sofort zu ersetzen, vorbehaltlich ihres Rückgriffs gegen den Empfänger.

Art. 14.

Die Ausführungsbestimmungen werden die allgemeinen Vorschriften betreffend die Maximallieferfristen, die Berechnung, den Beginn, das Ende und die Unterbrechung der Lieferfristen feststellen.

Wenn nach den Gesetzen und Reglements eines der Vertragsstaaten Spezialtarife zu reducirten Preisen und mit verlängerten Lieferfristen gestattet sind, so können die Eisenbahnen dieses Staates diese Tarife mit verlängerten Fristen auch im internationalen Verkehr anwenden.

Im Uebrigen richten sich die Lieferfristen nach den Bestimmungen der im einzelnen Falle zur Anwendunng kommenden Tarife.

Art. 15.

Der Absender allein hat das Recht, Verfügungen in der Richtung zu treffen, dass die Waare auf der Aufgabestation zurückgegeben, unterwegs angehalten oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger am Bestimmungsorte oder einer Zwischenstation abgeliefert werden solle.

Dieses Recht steht indess dem Absender nur dann zu, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes vorzuweisen vermag. Hat die Eisenbahn die Anweisungen des Absenders befolgt, ohne die Vorzeigung des Duplikatfrachtbriefes zu verlangen, so ist sie dem Berechtigten haftbar.

Derartige Verfügungen des Absenders ist die Eisenbahn zu beachten

mage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14.

Les dispositions à émettre établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'expiration et l'interruption des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il est porteur du duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable vis-à-vis de l'ayant-droit, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter les ordres ultérieurs de l'expé-

nur verpflichtet, wenn sie ihr durch Vermittlung der Aufgabestation zugekommen sind.

Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, auch wenn er ein Frachtbriefduplikat besitzt, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder die dem Letzteren nach Massgabe des Artikel 16 zustehende Klage zugestellt worden ist. Ist dies geschehen, so hat die Eisenbahn nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls sie demselben für das Gut verhaftet ist.

Die Eisenbahn darf die Ausführung nachträglicher Anweisungen des Berechtigten weder verweigern noch verzögern, noch solche Anweisungen in veränderter Weise ausführen, insofern nicht durch die Befolgung derselben der regelmässige Transportverkehr gestört würde.

Die Anweisungen müssen schriftlich erfolgen und von dem Berechtigten unterzeichnet sein.

Die Eisenbahn kann den Ersatz der durch die Ausführung einer nachträglichen Anweisung entstandenen Kosten verlangen, insoweit die Anweisung nicht durch ihr eigenes Verschulden veranlasst ist.

Art. 16.

Die Eisenbahn ist verpflichtet, an dem Orte der Ablieferung dem bezeichneten Empfänger gegen Bezahlung der im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge und gegen Bescheinigung des Empfangs den Frachtbrief und das Gut auszuhändigen.

Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflich-

diteur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 par l'assignation du chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres ultérieurs qui lui sont donnés par l'ayant-droit, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres doivent être donnés par écrit et signés par l'ayant-droit.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution d'un ordre postérieur, à moins que l'ordre ne soit causé par sa propre faute.

Art. 16.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre

tungen in eigenem Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, sei es, dass er hiebei in eigenem oder in fremdem Interesse handle. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Uebergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen. Dieses Recht erlischt, wenn der im Besitz des Duplikats befindliche Absender der Eisenbahn eine nach Massgabe des Artikels 15 noch zulässige entgegenstehende Anweisung gegeben hat.

Als Ort der Ablieferung gilt die vom Absender bezeichnete Bestimmungsstation.

Art. 17.

Durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes wird der Empfänger verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbrief ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen.

Art. 18.

Wird der Antritt oder die Fortsetzung des Eisenbahntransportes durch höhere Gewalt oder Zufall verhindert, und kann der Transport auf einem andern Wege nicht stattfinden, so ist die Eisenbahn gehalten, den Absender um anderweitige Disposition über das Gut anzugehen.

Der Absender kann vom Vertrage zurücktreten, muss aber die Eisenbahn, sofern derselben kein Verschulden zur Last fällt, wegen der Kosten zur Vorbereitung des Transportes, der Kosten der Wiederausladung und der Ansprüche in Beziehung auf den etwa bereits zurückgelegten Transport entschädigen.

Wenn im Falle einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transportes auf einem andern Wege stattfinden kann, ist die Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse

nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu d'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque, et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement, et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur,

der Betheiligten mehr entspricht, den Transport über eine Hilfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder den Transport anzuhalten und den Absender um anderweitige Anweisung anzugehen.

Befindet sich der Absender nicht im Besitze des Frachtbrief-Duplikats, so dürfen die in diesem Artikel vorgesehenen Anweisungen weder die Person des Empfängers noch den Bestimmungsort abändern.

s'il convient, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la personne du destinataire, ni le lieu de destination.

Art. 19.

Das Verfahren bei Ablieferung der Güter, sowie die etwaige Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut einem nicht an der Bestimmungsstation wohnhaften Empfänger zuzuführen, richtet sich nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 19.

La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglés conformément aux lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20.

Die Empfangsbahn hat bei der Ablieferung alle durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere Fracht und Nebengebühren, Zollgelder und andere zum Zwecke der Ausführung des Transportes gehabte Auslagen, sowie die auf dem Gute haftenden Nachnahmen und sonstigen Beträge einzuziehen, und zwar sowohl für eigene Rechnung als auch für Rechnung der vorhergehenden Eisenbahnen und sonstiger Berechtigter.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, ainsi que des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21.

Die Eisenbahn hat für alle im Artikel 20 bezeichneten Forderungen die Rechte eines Faustpfandgläubigers an dem Gute. Dieses Pfandrecht besteht, so lange das Gut in der Ver-

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la

wahrung der Eisenbahn oder eines Dritten sich befindet, welcher es für sie inne hat.

Art. 22.

Die Wirkungen des Pfandrechtes bestimmen sich nach dem Rechte des Landes, wo die Ablieferung erfolgt.

Art. 23.

Jede Eisenbahn ist verpflichtet, nach Einziehung der Fracht und der anderen aus dem Frachtvertrage herrührenden Forderungen den betheiligten Bahnen den ihnen gebührenden Antheil an der Fracht und den erwähnten Forderungen zu bezahlen.

Die Ablieferungsbahn ist für die Bezahlung der obigen Beträge verantwortlich, wenn sie das Gut ohne Einziehung der darauf haftenden Forderungen abliefert. Der Anspruch gegen den Empfänger des Gutes bleibt ihr jedoch vorbehalten.

Die Uebergabe des Gutes von einer Eisenbahn an die nächstfolgende begründet für die erstere das Recht, die letztere im Conto-Current sofort mit dem Betrage der Fracht und der sonstigen Forderungen, soweit dieselben zur Zeit der Uebergabe des Gutes aus dem Frachtbriefe sich ergeben, zu belasten.

Aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen der Eisenbahnen unter einander können in einem andern Staate, als demjenigen, welchem die forderungsberechtigte Eisenbahn angehört, nicht mit Arrest belegt oder gepfändet werden.

Art. 24.

Bei Ablieferungshindernissen hat die abliefernde Station den Absender durch Vermittelung der Versandtstation von der Ursache des Hindernisses unverzüglich in Kenntniss zu

marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans en recouvrer le montant, sous réserve de ses droits contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise.

Les créances entre chemins de fer résultant du transport international seront insaisissables sur le territoire des Etats autre que l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Art. 24.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'ex-

setzen. Sie darf in keinem Falle ohne ausdrückliches Einverständniss des Absenders das Gut zurücksenden.

Im Uebrigen richtet sich — unbeschadet der Bestimmungen des folgenden Artikels — das Verfahren bei Ablieferungshindernissen nach den für die abliefernde Bahn geltenden gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

Art. 25.

In allen Verlust-, Minderungs- und Beschädigungsfällen haben die Eisenbahnverwaltungen sofort eine eingehende Untersuchung vorzunehmen, das Ergebniss derselben schriftlich festzustellen und dasselbe den Betheiligten auf ihr Verlangen, unter allen Umständen aber der Versandtstation mitzutheilen.

Wird insbesondere eine Minderung oder Beschädigung des Gutes von der Eisenbahn entdeckt oder vermuthet, oder seitens des Verfügungsberechtigten behauptet, so hat die Eisenbahn den Zustand des Gutes, den Betrag des Schadens und, soweit dies möglich, die Ursache und den Zeitpunkt der Minderung oder Beschädigung ohne Verzug protokollarisch festzustellen. Eine protokollarische Feststellung hat auch im Falle des Verlustes stattzufinden.

Die Feststellung richtet sich nach den Gesetzen und Reglements des Landes, wo dieselbe stattfindet. Zur Feststellung sind Zeugen, oder soweit dies die Umstände des Falles erfordern, Sachverständige, auch wo möglich der Verfügungsberechtigte zuzuziehen.

Ausserdem steht jedem der Betheiligten das Recht zu, die gerichtliche Feststellung des Zustandes des Gutes zu beantragen.

pédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu, en présence de témoins, ou, s'il y a lieu, avec le concours d'experts, l'ayant-droit présent si possible.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

Zur gerichtlichen Geltendmachung der aus dem internationalen Eisenbahn-Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte ist nur derjenige befugt, welchem das Verfügungsrecht über das Frachtgut zusteht.

Vermag der Absender das Duplikat des Frachtbriefes nicht vorzuzeigen, so kann die Klage nur im Einverständniss zwischen dem Versender und dem Empfänger erhoben werden.

Art. 27.

Diejenige Bahn, welche das Gut mit dem Frachtbriefe zur Beförderung angenommen hat, haftet für die Ausführung des Transports auch auf den folgenden Bahnen der Beförderungsstrecke bis zur Ablieferung.

Jede nachfolgende Bahn tritt dadurch, dass sie das Gut mit dem ursprünglichen Frachtbriefe übernimmt, nach Massgabe des letzteren in den Frachtvertrag ein und übernimmt die selbständige Verpflichtung, den Transport nach Inhalt des Frachtbriefes auszuführen.

Die Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage können jedoch — unbeschadet des Rückgriffs der Bahnen gegen einander — im Wege der Klage nur gegen die erste Bahn oder gegen diejenige, welche das Gut zuletzt mit dem Frachtbriefe übernommeu hat, oder gegen diejenige Bahn gerichtet werden, auf deren Betriebsstrecke der Schaden sich ereignet hat. Unter den bezeichneten Bahnen steht dem Kläger die Wahl zu.

Die Klage kann nur vor einem Gerichte des Staates anhängig gemacht werden, in welchem die beklagte Bahn ihren Wohnsitz hat und welches nach den Gesetzen dieses Landes zuständig ist.

Art. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, l'action ne peut être intentée que d'un commun accord entre l'expéditeur et le destinataire.

Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Das Wahlrecht unter den im dritten Absatze erwähnten Bahnen erlischt mit der Erhebung der Klage.

Art. 28.

Auch im Wege der Widerklage oder der Einrede können Ansprüche aus dem internationalen Frachtvertrage nur gegen eine der im Art. 27, Absatz 3, bezeichneten Bahnen geltend gemacht werden. Eine Ausnahme findet in dem Falle statt, wenn es sich um eine noch nicht im Wege der Klage geltend gemachte Forderung handelt, welche sich auf den nämlichen Frachtvertrag, wie die Hauptklage gründet.

Art. 29.

Die Eisenbahn haftet für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihr übernommenen Transportes bedient.

Art. 30.

Die Eisenbahn haftet nach Massgabe der in den folgenden Artikeln enthaltenen näheren Bestimmungen für den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern sie nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden durch ein Verschulden des Verfügungsberechtigten oder eine nicht von der Eisenbahn verschuldete Anweisung desselben, durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes (namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leccage) oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden ist.

Ist auf dem Frachtbrief als Ort der Ablieferung ein nicht an der Eisenbahn liegender Ort bezeichnet,

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les trois chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international ne pourront être formées que contre l'une des administrations désignées dans l'article 27, alinéa 3, même lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, à moins qu'il ne s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale, et que cette réclamation n'ait pas encore donné lieu à une action.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30.

Le chemin de fer est responsable sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la

so besteht die Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund dieses Uebereinkommens nur für den Transport bis zur Empfangsstation. Für die Weiterbeförderung finden die Bestimmungen des Art. 19 Anwendung.

Art. 31.

Die Eisenbahn haftet nicht:

1. in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender in offen gebauten Wagen transportirt werden,
   für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist;
2. in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutze gegen Verlust, Minderung oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Erklärung des Absenders auf dem Frachtbriefe (Art. 9) unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Mangel oder mit der mangelhaften Beschaffenheit der Verpackung verbundenen Gefahr entstanden ist;
3. in Ansehung derjenigen Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmung des Tarifes oder nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem, beziehungsweise dem Empfänger besorgt wird,
   für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist;
4. in Ansehung der Güter, welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der be-

responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable:

1⁰ De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons non fermés,
   en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2⁰ De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,
   en tant que l'avarie sera résultée de la défectuosité de l'emballage.

3⁰ De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,
   en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4⁰ De l'avarie survenue aux marmarchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont ex-

sonderen Gefahr ausgesetzt sind, Verlust, Minderung oder Beschädigung, namentlich Bruch, Rost, inneren Verderb, aussergewöhnliche Leccage, Austrocknung und Verstreuung zu erleiden,

für den Schaden, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist;

5. in Ansehung lebender Thiere,

für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Thiere für dieselben verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist;

6. in Ansehung derjenigen Güter, einschliesslich der Thiere, welchen nach der Bestimmung des Tarifs oder nach besonderer Vereinbarung mit dem Absender ein Begleiter beizugeben ist,

für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird.

Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweise des Gegentheils vermuthet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist.

Art. 32.

In Ansehung derjenigen Güter, welche nach ihrer natürlichen Beschaffenheit bei dem Transporte regelmässig einen Verlust an Gewicht erleiden, ist die Haftpflicht der Eisenbahn für Gewichtsverluste bis zu dem aus den Ausführungsbestimmungen sich ergebenden Normalsatze ausgeschlossen.

Dieser Satz wird, im Falle mehrere Stücke auf einen Frachtbrief befördert worden sind, für jedes Stück

posées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions à émettre.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée sé-

besonders berechnet, wenn das Gewicht der einzelnen Stücke im Frachtbriefe verzeichnet oder sonst erweislich ist.

Diese Beschränkung der Haftpflicht tritt nicht ein, insoweit nachgewiesen wird, dass der Verlust nach den Umständen des Falles nicht in Folge der natürlichen Beschaffenheit des Gutes entstanden ist, oder dass der angenommene Prozentsatz dieser Beschaffenheit oder den sonstigen Umständen des Falles nicht entspricht.

Bei gänzlichem Verlust des Gutes findet ein Abzug für Gewichtsverlust nicht statt.

Art. 33.

Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weiteren Nachweis als in Verlust gerathen betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist (Art. 14) verzögert.

Art. 34.

Wenn auf Grund der vorhergehenden Artikel von der Eisenbahn für gänzlichen oder theilweisen Verlust des Gutes Ersatz geleistet werden muss, so ist der gemeine Handelswerth, in dessen Ermangelung der gemeine Werth, zu ersetzen, welchen das Gut derselben Art und Beschaffenheit am Versandtorte zu der Zeit hatte, zu welcher das Gut zur Beförderung angenommen worden ist. Dazu kommt die Erstattung dessen, was an Zöllen und sonstigen Kosten, sowie an Fracht etwa bereits bezahlt worden ist.

Art. 35.

Es ist den Eisenbahnen gestattet,

parément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés par l'expéditeur.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la fa-

besondere Bedingungen (Spezialtarife) mit Festsetzung eines im Falle des Verlustes, der Minderung oder Beschädigung zu ersetzenden Maximalbetrages zu veröffentlichen, sofern diese Spezialtarife eine Preisermässigung für den ganzen Transport gegenüber den gewöhnlichen Tarifen jeder Eisenbahn enthalten und der gleiche Maximalbetrag auf die ganze Transportstrecke Anwendung findet.

Art. 36.

Wird das in Verlust gerathene Gut binnen vier Monaten nach Ablauf der Lieferfrist nachträglich wieder aufgefunden, so ist der Entschädigungsberechtigte sofort durch die Eisenbahn davon in Kenntniss zu setzen, welche seine Weisung bezüglich der Verfügung abwarten wird.

Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht ist derselbe, gegen Rückerstattung der ihm bezahlten Entschädigung, zu verlangen berechtigt, dass das Gut ihm nach seiner Wahl an dem Versandt- oder an dem im Frachtbriefe angegebenen Empfangsorte kostenfrei ausgeliefert werde.

Nach Ablauf der erwähnten vier Monate kann die Eisenbahn nach den Gesetzen ihres Landes über die aufgefundene Waare verfügen.

Art. 37.

Im Falle der Beschädigung hat die Eisenbahn den ganzen Betrag des Minderwerths der Waare zu bezahlen. Im Falle die Beförderung nach einem Spezialtarife im Sinne des Art. 35 stattgefunden hat, wird der zu bezahlende Schadensbetrag verhältnissmässig reducirt.

Art. 38.

Hat eine Deklaration des Interesses

culté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque administration, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36.

Si la marchandise perdue est retrouvée, avant qu'il se soit écoulé quatre mois depuis le jour de l'expiration du délai de livraison, l'ayant-droit doit en être immédiatement averti par le chemin de fer qui attendra ses instructions pour en disposer.

Dans le délai de trente jours depuis le jour où il en aura été averti, l'ayant-droit pourra exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture, moyennant restitution de l'indemnité qu'il a reçul.

Passé le délai de quatre mois ci-dessus indiqué le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt

an der Lieferung stattgefunden, so kann dem Berechtigten im Falle des Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung, ausser der durch den Art. 34 und beziehungsweise durch den Art. 37 festgesetzten Entschädigung noch ein weiterer Schadenersatz bis zur Höhe des in der Deklaration festgesetzten Betrages zugesprochen werden. Das Vorhandensein und die Höhe dieses weiteren Schadens hat der Berechtigte zu erweisen.

Die Ausführungsbestimmungen setzen den Höchstbetrag des Frachtzuschlages fest, welchen der Absender im Falle einer Deklaration des Interesses an der Lieferung zu zahlen hat.

Art. 39.

Die Eisenbahn haftet für den Schaden, welcher durch Versäumung der Lieferfrist (Art. 14) entstanden ist, sofern sie nicht beweist, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte.

Art. 40.

Im Falle der Versäumung der Lieferfrist können bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Zehntheile der Lieferfrist ein Zehntheil der Fracht, bei einer Verspätung von einem bis zu einschliesslich zwei Zehntheilen der Lieferfrist zwei Zehntheile der Fracht und so weiter in gleichem Verhältniss bis zu drei Zehntheilen der Fracht für jede Ueberschreitung von mehr als vier Zehntheilen der Lieferfrist ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des Schadens bis zur Höhe der ganzen Fracht beansprucht werden.

à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'art. 34, et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir le dommage.

Les dispositions à émettre fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé un dixième du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport; deux dixièmes quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite par dixième jusqu'aux trois dixièmes du prix du transport, qui pourront être réclamés pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas, toutefois, dépasser le prix du transport.

Hat eine Deklaration des Interesses an der Lieferung stattgefunden, so können bei einer Verspätung bis zu einschliesslich einem Zehntheile zwei Zehntheile der Fracht, bei einer Verspätung von einem bis zu einschliesslich zwei Zehntheilen vier Zehntheile der Fracht und so weiter in gleichem Verhältniss bis zur ganzen Fracht für jede vier Zehntheile der Lieferfrist übersteigende Verspätung ohne Nachweis eines Schadens als Vergütung beansprucht werden. Wird ein solcher Nachweis erbracht, so kann der Betrag des erwiesenen Schadens beansprucht werden; in beiden Fällen aber nur bis zur Höhe des deklarirten Interessebetrages.

Art. 41.

Die Vergütung des vollen Schadens kann in allen Fällen (Art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) gefordert werden, wenn derselbe in Folge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist.

Art. 42.

Der Forderungsberechtigte kann 6 Prozent Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Diese Zinsen laufen bei Verlust, Minderung oder Beschädigung von dem Tage, an welchem die Ablieferung des Gutes hätte erfolgen müssen, bei Verspätung vom Tage der erfolgten Ablieferung an.

Art. 43.

Wenn Gegenstände, welche vom Transport ausgeschlossen oder zu demselben nur bedingungsweise zugelassen sind, unter unrichtiger oder unge-

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé deux dixièmes du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à un dixième du délai de transport; quatre dixièmes du prix du transport, quand le retard sera compris entre un dixième et deux dixièmes du délai, et ainsi de suite jusqu'aux dix dixièmes du prix du transport, c'est-à-dire la totalité de ce prix, qui pourra être réclamée pour tout retard supérieur à quatre dixièmes du délai de transport, sans qu'il soit nécessaire de prouver qu'un dommage est résulté de ce retard. Si cette preuve est fournie, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et dans l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas (art. 34, 35, 37, 38, 39, 40) où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir pour perte totale ou partielle et avarie à partir du jour où la livraison aurait dû avoir lieu, et pour retard à partir du jour où la livraison est faite.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seule-

nauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben, oder wenn die für dieselben vorgesehenen Sicherheitsvorschriften vom Versender ausser Acht gelassen werden, so ist jede Haftpflicht der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages ausgeschlossen.

Art. 44.

Ist die Fracht nebst den sonst auf dem Gute haftenden Forderungen bezahlt und das Gut angenommen, so sind alle Ansprüche gegen die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage erloschen.

Hievon sind jedoch ausgenommen:

1. Entschädigungsansprüche, bei welchen der Berechtigte sich auf den Nachweis stützen kann, dass der Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt worden ist;
2. Entschädigungsansprüche wegen Verspätung, wenn die Reklamation spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, bei einer der nach Art. 27 in Anspruch zu nehmenden Eisenbahnen angebracht wird;
3. Entschädigungsansprüche wegen solcher Mängel, deren Feststellung gemäss Art. 25 vor der Annahme des Gutes durch den Empfänger erfolgt ist, oder deren Feststellung nach Art. 25 hätte erfolgen sollen und durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist;
4. Entschädigungsansprüche wegen äusserlich nicht erkennbarer Mängel, deren Feststellung nach der Annahme erfolgt ist, jedoch nur unter nachstehenden Voraussetzungen:
   a. Es muss unmittelbar nach der Entdeckung des Schadens und spätestens sieben Tage nach der Empfangnahme der Waare

ment sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une fausse déclaration ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

L'action n'est pas éteinte:

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27 dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25, et n'a été omise que par la faute de l'administration.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:
   a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit

der Antrag auf Feststellung gemäss Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte angebracht werden;

b. der Reklamant muss beweisen, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ablieferung entstanden ist.

War indessen die Feststellung des Zustandes des Gutes durch den Empfänger anf der Empfangsstation möglich und hat die Eisenbahn sich bereit erklärt, dieselbe dort vorzunehmen, so findet die Bestimmung unter Nr. 4 keine Anwendung.

Es steht dem Empfänger frei, die Annnahme des Gutes, auch nach Annahme des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht, insolange zu verweigern, als nicht seinem Antrage auf Feststellung der von ihm behaupteten Mängel stattgegeben ist. Vorbehalte bei der Annahme des Gutes sind wirkungslos, sofern sie nicht unter Zustimmung der Eisenbahn erfolgt sind.

Wenn von mehreren auf dem Frachtbriefe verzeichneten Gegenständen einzelne bei der Ablieferung fehlen, so kann der Empfänger in der Empfangsbescheinigung (Art. 16) die nicht abgelieferten Güterstücke unter spezieller Bezeichnung derselben ausschliessen.

Alle in diesem Artikel erwähnten Entschädigungsansprüche müssen schriftlich erhoben werden.

Art. 45.

Ansprüche, welche nach den Bestimmungen des Artikels 4 erloschen sind, können auch nicht im Wege einer Widerklage oder einer Einrede geltend gemacht werden.

avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si, toutefois, la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4°.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45.

Les réclamations éteintes conformément aux dispositions de l'art. 44 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 46.

Klagen und Einreden, welche auf noch nicht durch Anerkennung, Vergleich oder gerichtliches Urtheil festgestellte Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung, Beschädigung oder Verspätung gegründet werden, unterliegen einer einjährigen, und wenn es sich um Entschädigungsforderungen im Sinne des Artikels 44 Nr. 1 handelt, einer dreijährigen Verjährung.

Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.

Bezüglich der Unterbrechung der Verjährung entscheiden die Gesetze des Landes, wo die Klage anzustellen ist.

Art. 47.

Derjenigen Eisenbahn, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Vertrages Entschädigung geleistet hat, steht der Rückgriff gegen die am Transporte betheiligten Bahnen nach Massgabe folgender Bestimmungen zu:

1) Diejenige Eisenbahn, welche den Schaden allein verschuldet hat, haftet für denselben ausschliesslich.
2) Haben mehrere Bahnen den Schaden verschuldet, so haftet jede Bahn für den von ihr verschuldeten Schaden. Ist eine solche Unterscheidung nach den Umständen des Falles nicht möglich, so werden die Antheile der schuldigen Bahnen am Schadenersatze nach den Grundsätzen der folgenden Nummer 3 festgesetzt.

Art. 46.

Les actions en indemnité et exceptions, pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance de l'administration, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 47.

L'administration qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les administrations qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° L'administration par la faute de laquelle le dommage a été causé, en est seule responsable.
2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs administrations, chacune d'elles répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3) Ist ein Verschulden einer oder mehrerer Bahnen als Ursache des Schadens nicht nachweisbar, so haften die sämmtlichen am Transport betheiligten Bahnen mit Ausnahme derjenigen, welche beweisen, dass der Schaden auf ihrer Strecke nicht entstanden ist, nach Verhältniss der reinen Fracht, welche jede derselben nach dem Tarife im Falle der ordnungsmässigen Ausführung des Transportes zu beziehen gehabt haben würde.

Im Falle der Zahlungsunfähigkeit einer der in diesen Artikeln bezeichneten Eisenbahnen wird der Schaden, welcher hieraus für diejenige Eisenbahn entsteht, welche den aus Anlass eines internationalen Transports zugesprochenen Schadenersatz bezahlt hat, unter alle Eisenbahnen, welche an dem Transport theilgenommen haben, nach Verhältniss der reinen Fracht vertheilt.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'une ou de plusieurs administrations intéressées au transport, à l'exception de celles qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement aux prix de transport que chacune d'elles aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'une des administrations mentionnées au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48.

Die Vorschriften des Art. 47 finden auch auf die Fälle der Versäumung der Lieferfrist Anwendung. Für Versäumung der Lieferfrist haften mehrere schuldige Verwaltungen nach Verhältniss der Zeitdauer der auf ihren Bahnstrecken vorgekommenen Versäumniss.

Die Vertheilung der Lieferfrist unter den einzelnen an einem Transporte betheiligten Verwaltungen richtet sich, in Ermangelung anderweitiger Vereinbarungen, nach den durch die Ausführungsbestimmnngen festgesetzten Normen.

Art. 48.

Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs administrations, l'indemnité sera mise à la charge des dits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

Les dispositions à émettre déterminent la manière dont, à défaut de conventions spéciales, le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49.

Eine Solidarhaft mehrerer am Transporte betheiligter Bahnen findet für den Rückgriff nicht statt.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs administrations intéressées au transport.

Art. 50.

Für den im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch ist die im Entschädigungsprozess gegen die rückgriffnehmende Bahn ergangene endgültige Entscheidung hinsichtlich der Verbindlichkeit zum Schadenersatz und der Höhe der Entschädigung massgebend, sofern den im Rückgriffswege in Anspruch zu nehmenden Bahnen der Streit in gehöriger Form verkündet ist und dieselben in der Lage sich befandeu, in dem Prozesse zu interveniren. Die Frist für diese Intervention wird von dem Richter oder dem Gerichte der Hauptsache nach den Umständen des Falles und so kurz als möglich bestimmt.

Art. 50.

La demande en recours des administrations entre elles a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre l'administration exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée aux administrations à actionner par voie de recours, et que celles-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge ou le tribunal saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51.

Insoweit nicht eine gütliche Einigung erfolgt ist, sind sämmtliche betheiligte Bahnen in einer und derselben Klage zu belangen, widrigenfalls das Recht des Rückgriffs gegen die nicht belangten Bahnen erlischt.

Der Richter oder das Gericht hat in einem und demselben Verfahren zu entscheiden. Den Beklagten steht ein weiterer Rückgriff nicht zu.

Art. 51.

L'administration qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre toutes les administrations intéressées avec lesquelles elle n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les administrations non actionnées.

Le juge ou le tribunal doit statuer par un seul et même jugement. Les administrations actionnées ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52.

Die Verbindung des Rückgriffsverfahrens mit dem Entschädigungsverfahren ist unzulässig.

Art. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53.

Für einen im Wege des Rückgriffs geltend zu machenden Anspruch ist der Richter des Wohnsitzes der Bahn, gegen welche der Rückgriff sich richtet, ausschliesslich zuständig.

Ist die Klage gegen mehrere Bahnen zu erheben, so steht der klagenden

Art. 53.

Le tribunal du domicile de l'administration contre laquelle le recours s'exerce est exclusivement compétent pour les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer,

Bahn die Wahl unter den nach Massgabe des ersten Absatzes dieses Artikels zuständigen Gerichten zu.

le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir entre les tribunaux reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le tribunal devant lequel il portera sa demande.

Art. 54.

Die Befugniss der Eisenbahnen, über den Rückgriff im Voraus oder im einzelnen Fall anderweite Vereinbarungen zu treffen, wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les administrations peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre elles concernant les recours.

Art. 55.

Soweit nicht durch den gegenwärtigen Vertrag anderweitige Bestimmungen getroffen sind, richtet sich das prozessualische Verfahren nach den Gesetzen des Prozessgerichts.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du tribunal compétent.

Art. 56.

Urtheile, welche auf Grund der Bestimmungen dieses Vertrages von dem zuständigen Gerichte in Folge gepflogener Verhandlungen oder eines Versäumnissverfahrens erlassen und nach den für den urtheilenden Richter massgebenden Gesetzen vollstreckbar geworden sind, erlangen im Gebiete sämmtlicher Vertragsstaaten Vollstreckbarkeit, unter Erfüllung der von den Gesetzen des Landes vorgeschriebenen Bedingungen und Formalitäten, aber ohne dass eine weitere materielle Prüfung des Inhalts zulässig wäre. Auf nur vorläufig vollstreckbare Urtheile findet diese Vorschrift keine Anwendung, ebensowenig auf diejenigen Bestimmungen eines Urtheils, durch welche der Kläger, weil derselbe im Prozesse unterliegt, zu einer Entschädigung verurtheilt wird.

Eine Sicherstellung für die Prozesskosten kann bei Klagen, welche auf Grund des internationalen Frachtvertrages erhoben werden, nicht gefordert werden.

Art. 56.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le tribunal compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par le juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution judicatum solvi ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57.

Um die Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens zu erleichtern und zu sichern, soll ein Centralamt für den internationalen Transport errichtet werden, welches die Aufgabe hat:

1. die Mittheilungen eines jeden der vertragschliessenden Staaten und einer jeden der betheiligten Eisenbahnverwaltungen entgegenzunehmen und sie den übrigen Staaten und Verwaltungen zur Kenntniss zu bringen;
2. Nachrichten aller Art, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, zu sammeln, zusammenzustellen und zu veröffentlichen;
3. auf Begehren der Parteien Entscheidungen über Streitigkeiten der Eisenbahnen unter einander abzugeben;
4. die geschäftliche Behandlung der behufs Abänderung des gegenwärtigen Uebereinkommens gemachten Vorschläge vorzunehmen, sowie in allen Fällen, wenn hierzu ein Anlass vorliegt, den vertragschliessenden Staaten den Zusammentritt einer neuen Conferenz vorzuschlagen;
5. die durch den internationalen Transportdienst bedingten finanziellen Beziehungen zwischen den betheiligten Verwaltungen, sowie die Einziehung rückständig gebliebener Forderungen zu erleichtern und in dieser Hinsicht die Sicherheit des Verhältnisses der Eisenbahnen untereinander zu fördern.

Ein besonderes Reglement wird den Sitz, die Zusammensetzung und Organisation dieses Amtes, sowie die zur Ausführung nöthigen Mittel feststellen.

Art. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé:

1° de recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations;

2° de recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux;

3° d'émettre, à la demande des parties, des décisions sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer;

4° d'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tous cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence;

5° enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organisation de cet office, ainsi que les moyens d'action.

Art. 58.

Die Entschliessungen einer jeden Regierung in Betreff des Verzeichnisses der zum internationalen Transportdienste als geeignet bezeichneten Eisenbahnen (Art. 1), sowie jede Aenderung, welche ein Staat an dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse vornimmt, sind dem im Artikel 57 bezeichneten Centralamte mitzutheilen; dasselbe wird diese Mittheilungen den übrigen Staaten, sowie den betheiligen Eisenbahnverwaltungen zur Kenntniss bringen.

Wird eine Eisenbahn dem Verzeichnisse hinzugefügt, so erfolgt ihr wirklicher Eintritt in den internationalen Transportdienst erst nach einem Monat vom Datum des an die anderen Staaten gerichteten Benachrichtigungsschreibens des Centralamtes.

Wird dagegen eine Eisenbahn aus dem Verzeichnisse gestrichen, so ist jede Eisenbahnverwaltung, sobald ihr hievon durch das Centralamt Mittheilung gemacht wurde, berechtigt, mit der betreffenden Eisenbahn alle aus dem internationalen Transporte sich ergebenden Beziehungen abzubrechen. Die bereits in der Ausführung begriffenen Transporte sind jedoch auch in diesem Falle vollständig auszuführen.

Art. 58.

Les décisions de chaque Gouvernement relatives à la liste des chemins de fer soumis au service des transports internationaux (art. 1er), de même que toute modification apportée par un Etat à la liste présentée par lui, devront être adressées à l'office dont il est question à l'art. 57; cet office sera chargé de les notifier aux autres Etats et de les porter à la connaissance des administrations intéressées.

En ce qui concerne la présentation d'un chemin de fer nouveau, son entrée effective dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'office notifiant la présentation aux autres Etats.

En ce qui concerne, au contraire, l'avis de la radiation d'un chemin de fer, la simple réception de cet avis donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport internationales, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.

Wenigstens alle drei Jahre wird eine aus Delegirten der vertragschliessenden Staaten bestehende Conferenz zusammentreten, um zu dem gegenwärtigen Uebereinkommen die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen in Vorschlag zu bringen.

Auf Begehren von wenigstens einem Viertel der betheiligten Staaten kann

Art. 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la convention sera réunie afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la

jedoch der Zusammentritt von Conferenzen auch in einem früheren Zeitpunkte erfolgen.

Art. 60.

Das gegenwärtige Uebereinkommen ist für jeden betheiligten Staat auf drei Jahre vom Zeitpunkte der Ratification verbindlich. Jeder Staat, welcher nach Ablauf dieser Zeit von dem Uebereinkommen zurückzutreten beabsichtigt, ist verpflichtet, hievon die übrigen Staaten ein Jahr vorher in Kenntniss zu setzen. Wird von diesem Rechte kein Gebrauch gemacht, so ist das gegenwärtige Uebereinkommen als für weitere drei Jahre verlängert zu betrachten.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird von den vertragschliessenden Staaten sobald als möglich ratificirt werden. Seine Wirksamkeit beginnt drei Monate nach erfolgtem Austausch der Ratificationsurkunden.

Spätestens zugleich mit der Ratification wird jeder Staat allen übrigen vertragschliessenden Staaten das Verzeichniss der Eisenbahnstrecken mittheilen, welche er als für den internationalen Transportdienst geeignet bezeichnet.

demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60.

La présente convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois années à partir de la date de la ratification. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra, et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

Chaque Etat devra, au plus tard au moment de la ratification, présenter aux autres Etats la liste des chemins de fer qu'il désigne comme remplissant les conditions nécessaires pour le service des transports internationaux.

II.

Entwurf eines Reglements betreffend die Errichtung eines Central-Amtes.

Art. I.

Der Bundesrath der schweizerischen Eidgenossenschaft wird beauftragt, das durch Art. 57 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr errichtete Centralamt zu organisiren und seine Ge-

Projet de Règlement relatif à l'institution d'un office central.

Art. I.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'office central institué par l'article 57 de la convention. Le siége de cet office sera à Berne.

schäftsführung zu überwachen. Der Sitz dieses Amtes soll in Bern sein.

Zu dieser Organisirung soll sofort nach dem Austausche der Ratificationsurkunden und in der Art geschritten werden, dass das Amt die ihm übertragenen Funktionen zugleich mit dem Eintritte der Wirksamkeit des Uebereinkommens beginnen kann.

Die Kosten dieses Amtes, welche bis auf Weiteres den jährlichen Betrag von . . . . . nicht übersteigen sollen, werden von jedem Staate im Verhältnisse zu der kilometrischen Länge der von demselben zur Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnstrecken getragen.

Art. II.

Dem Centralamte werden alle Mittheilungen, welche für das internationale Transportwesen von Wichtigkeit sind, von den vertragschliessenden Staaten, sowie von den Eisenbahnverwaltungen mitgetheilt werden. Dasselbe kann mit Benützung dieser Mittheilungen eine Zeitschrift herausgeben, von welcher je ein Exemplar jedem Staate und jeder betheiligten Verwaltung unentgeltlich zu übermitteln ist. Weitere Exemplare dieser Zeitschrift sind zu einem von dem Centralamte festzusetzenden Preise zu bezahlen. Diese Zeitschrift soll in deutscher und französischer Sprache erscheinen.

Art. III.

Auf Verlangen jeder Eisenbahnverwaltung wird das Centralamt bei Regulirung der aus dem internationalen Transporte herrührenden Forderungen als Vermittler dienen.

Die aus dem internationalen Transporte herrührenden, unbezahlt gebliebenen Forderungen können dem

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la convention.

Les frais de cet office qui jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de . . . . . par année seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemin de fer admises au service des transports internationaux.

Art. II.

L'office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en dehors de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

Art. III.

Sur la demande de toute administration de chemin de fer, l'office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour

Centralamte zur Kenntniss gebracht werden, um die Einziehung derselben zu erleichtern. Zu diesem Zwecke wird das Amt ungesäumt an die schuldnerische Bahn die Aufforderung richten, die Forderung zu reguliren, oder die Gründe der Zahlungsverweigerung anzugeben.

Ist das Amt der Ansicht, dass die Weigerung hinreichend begründet ist, so hat es die Parteien vor den zuständigen Richter zu verweisen.

Im entgegengesetzten, sowie in dem Falle, wenn nur ein Theil der beanspruchten Forderung bestritten wird, hat der Leiter des Amtes, nachdem er das Gutachten zweier von dem Bundesrathe zu diesem Zwecke zu bezeichnenden Sachverständigen eingeholt hat, sich darüber auszusprechen, ob die schuldnerische Eisenbahn die ganze oder einen Theil der geltend gemachten Forderung zu Händen des Amtes niederzulegen habe. Der auf diese Weise niedergelegte Betrag bleibt bis nach Entscheidung der Sache durch den zuständigen Richter in den Händen des Amtes.

Wenn eine Eisenbahn innerhalb vierzehn Tagen der Aufforderung des Amtes nicht nachkommt, so ist an dieselbe eine neue Aufforderung unter Androhung der Folgen einer ferneren Verweigerung der Zahlung zu richten.

Wird auch dieser zweiten Aufforderung binnen zehn Tagen nicht entsprochen, so hat der Leiter von Amtswegen an den Staat, dessen Gebiet die betreffende Eisenbahn angehört, eine motivirte Mittheilung und zugleich das Ersuchen zu richten, die geeigneten Massregeln in Erwägung zu ziehen und namentlich zu prüfen, ob die schuldnerische Eisenbahn noch ferner in dem von ihm mitgetheilten Verzeichnisse der zur

en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'office toute ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office à l'Etat dans le territoire duquel se trouve le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins par lui présentés pour le service des transports internationaux.

Ausführung internationaler Transporte als geeignet bezeichneten Eisenbahnen zu belassen sei.

Bleibt die Mittheilung des Amtes an den Staat, welchem die betreffende Eisenbahn angehört, innerhalb einer sechswöchentlichen Frist unbeantwortet, oder erklärt der Staat, dass er, ungeachtet der nicht erfolgten Zahlung, der betreffenden Eisenbahn die Berechtigung zur Ausführung internationaler Transporte nicht zu entziehen beabsichtigt, so wird angenommen, das der betreffende Staat für die Zahlungsfähigkeit der schuldnerischen Eisenbahn, soweit es sich um aus dem internationalen Transporte herrührende Forderungen handelt, ohne weitere Erklärung die Garantie übernehme.

Dans le cas où la communication de l'office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir retirer au chemin de fer en cause le bénéfice de sa désignation, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

III.

Entwurf von Ausführungs-Bestimmungen zum Vertrage über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr.

§ 1.
(Zu Art. 3 des Vertrages.)

Von der Beförderung sind ausgeschlossen:

1. Gold- und Silberbarren, Platina, Geld, geldwerthe Münzen und Papiere, Dokumente, Edelsteine, ächte Perlen, Preziosen und andere Kostbarkeiten.
2. Kunstgegenstände, wie Gemälde, Gegenstände aus Erzguss, Antiquitäten.
3. Leichen.
4. Schiesspulver, Schiessbaumwolle, geladene Gewehre, Knallsilber, Knallquecksilber, Knallgold, Feuerwerkskörper, Pyropapier, Nitro-

Projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la convention réglant les transports internationaux de marchandises par chemins de fer.

§ 1.
(Art. 3 de la convention.)

Sont exclus du transport:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.
2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.
3° Transports funèbres.
4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces

Glycerin, pikrinsaure Salze, Natronkokes, Dynamit, sowie alle anderen der Selbstentzündung oder Explosion unterworfenen Gegenstände, ferner die eckelerregenden oder übelriechenden Erzeugnisse, insofern die in dieser Nummer aufgeführten Gegenstände nicht unter den bedingungsweise zugelassenen ausdrücklich aufgezählt sind.

Die in Anlage 1 verzeichneten Gegenstände werden nur unter den daselbst aufgeführten Bedingungen zur Beförderung zugelassen. Denselben sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Es können jedoch zwei oder mehrere Conventionsstaaten in ihrem gegenseitigen Verkehr für Gegenstände, welche vom internationalen Transporte ausgeschlossen oder nur bedingungsweise zugelassen sind, leichtere Bedingungen vereinbaren.

§ 2.
(Zu Art. 6 des Vertrages.)

Zur Ausstellung des internationalen Frachtbriefes sind Formulare nach Massgabe der Anlage 2 zu verwenden. Dieselben müssen für gewöhnliche Fracht auf weisses, für Eilfracht auf dunkelrosa Papier gedruckt sein und zur Beurkundung ihrer Uebereinstimmung mit den desfallsigen Vorschriften den Kontrolstempel einer Bahn oder eines Bahnkomplexes des Versandtlandes tragen.

Der Frachtbrief — und zwar sowohl der Vordruck als die geschriebene Ausfüllung — soll entweder in deutscher oder in französischer Sprache ausgestellt werden.

Im Falle, dass die amtliche Ge-

d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils sont présentés dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2.
(Art. 6 de la convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de

schäftssprache des Landes der Abgangsstation eine andere ist, kann der Frachtbrief in dieser amtlichen Geschäftssprache ausgestellt werden, muss aber alsdann eine genaue Uebersetzung der geschriebenen Worte in deutscher oder französischer Sprache enthalten.

Die stark umrahmten Theile des Formulars sind durch die Eisenbahnen, die übrigen durch den Versender auszufüllen.

Mehrere Gegenstände dürfen nur dann in einen Frachtbrief aufgenommen werden, wenn das Zusammenladen derselben nach ihrer Beschaffenheit ohne Nachtheil erfolgen kann und Zoll-, Steuer- oder Polizeivorschriften nicht entgegenstehen.

Den nach den Bestimmungen der geltenden Reglements vom Versender beziehungsweise Empfänger auf- und abzuladenden Gütern sind besondere, andere Gegenstände nicht umfassende Frachtbriefe beizugeben.

Auch kann die Versandtstation verlangen, dass für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird.

Art. 3.
(Zu Art. 7 des Vertrages.)

Wenn die im § 1 Absatz 4 und in der Anlage 1 Nr. I—XXXIII aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage 1 zu Nr. I—XXXIV gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, beträgt der Taxzuschlag 15 Franken für jedes Brutto-Kilogramm.

In allen andern Fällen beträgt der in Art. 7 des Vertrages vorgesehene Taxzuschlag für unrichtige Angabe

la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture devra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les administrations, les autres par l'expéditeur.

Ne pourront être réunis dans la même lettre de voiture plusieurs objets, à moins que leur nature ne permette de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3.
(Art. 7 de la convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIII, avec une déclaration fausse ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'art. 7 de la convention pour fausse déclaration du

des Inhalts einer Sendung das Doppelte der vom Abgangs- bis zum Bestimmungsorte zu zahlenden Fracht.

Falls die Ueberlastung eines vom Versender beladenen Wagens seine Tragfähigkeit um mehr als 5% übersteigt, so beträgt die Gesammtgeldbusse das Zehnfache der Frachtdifferenz.

§ 4.
(Zu Art. 9 des Vertrages.)

Für die im Art. 9 des Vertrages vorgesehene Erklärung ist das Formular Anlage 3 zu gebrauchen.

§ 5.
(Zu Art. 13 des Vertrages).

Der Höchstbetrag der Nachnahme wird auf 2000 Franken für jeden Frachtbrief festgesetzt.

§ 6.
(Zu Art. 14 des Vertrages).

Die Lieferfristen dürfen die nachstehenden Maximalfristen nicht überschreiten:

a. für Eilgüter:
1. Expeditionsfrist . . 1 Tag;
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 Kilometer . . . . . 1 Tag;

b. für Frachtgüter:
1. Expeditionsfrist . . 2 Tage;
2. Transportfrist für je auch nur angefangene 225 Kilometer . . . . . 2 Tage;

Wenn der Transport aus dem Bereiche einer Eisenbahnverwaltung in den Bereich einer anderen anschliessenden Verwaltung übergeht, so berechnen sich die Transportfristen aus der Gesammtentfernung zwischen der Aufgabe- und Bestimmungsstation, während die Expeditionsfristen ohne Rücksicht auf die Zahl der durch den

contenu d'une expédition, sera du double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5% le tonnage du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4.
(Art. 9 de la convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5.
(Art. 13 de la convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

§ 6.
(Art. 14 de la convention).

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:
1° Délai d'expédition . 1 jour.
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:
1° Délai d'expédition . 2 jours.
2° Délai de transport, par fraction indivisible de 225 kilomètres . . . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Transport berührten Verwaltungsgebiete nur einmal zur Berechnung kommen.

Die Gesetze und Reglements der vertragschliessenden Staaten bestimmen, in wie fern den unter ihrer Aufsicht stehenden Bahnen gestattet ist, Zuschlagsfristen für folgende Fälle festzusetzen:

1) Für Messen.
2) Für aussergewöhnliche Verkehrsverhältnisse.
3) Wenn das Gut einen nicht überbrückten Flussübergang oder eine Verbindungsbahn zu passiren hat, welche zwei am Transport theilnehmende Bahnen verbindet.
4) Für Bahnen von untergeordneter Bedeutung sowie für den Uebergang auf Bahnen mit anderer Spurweite.
5) Wenn beim Uebergang eines Wagens von einem Staatsgebiete auf das andere Umladung stattfindet.

Wenn eine Bahnverwaltung in die Nothwendigkeit versetzt ist, von den in diesem § Ziffer 1 bis 5 für die einzelnen Staaten als fakultativ zulässig bezeichneten Zuschlagsfristen Gebrauch zu machen, so soll sie auf dem Frachtbriefe den Tag der Uebergabe an die nachfolgende Bahn mittelst Abstempelung vormerken und die Ursache und Dauer der Lieferfristüberschreitung, welche sie in Anspruch genommen hat, auf demselben angeben.

Die Lieferfrist beginnt mit der auf die Annahme des Gutes nebst Frachtbrief folgenden Mitternacht und ist gewahrt, wenn innerhalb derselben das Gut dem Empfänger oder derjenigen Person, an welche die Ablieferung gültig geschehen kann, nach

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires pour les cas suivants:

1° Les jours de foire.
2° Les époques de trafic extraordinaire.
3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.
4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.
5° Dans le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.

Lorsqu'une administration sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les cinq cas ci-dessus, elle devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission à l'administration suivante, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont elle aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destina-

den für die abliefernde Bahn geltenden Bestimmungen zugestellt, beziehungsweise avisirt ist.

taire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des dispositions règlementaires de l'administration chargée de la livraison.

Dieselben Bestimmungen sind massgebend für die Art und Weise, wie die Uebergabe des Avisbriefes zu konstatiren ist.

Ces mêmes dispositions règlementaires déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Der Lauf der Lieferfristen ruht für die Dauer der zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung, sowie für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransports zeitweilig verhindert wird.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable du chemin de fer.

Ist der auf die Auflieferung der Waare zum Transport folgende Tag ein Sonntag, so beginnt die Lieferfrist 24 Stunden später.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

Falls der letzte Tag der Lieferfrist ein Sonntag ist, so läuft die Lieferfrist erst an dem darauf folgenden Tage ab.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Diese zwei Ausnahmen sind auf Eilgut nicht anwendbar.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Falls ein Staat in die Gesetze oder in die genehmigten Eisenbahnreglements eine Bestimmung in Betreff der Unterbrechung des Waarentransports an Sonn- und gewissen Feiertagen aufnimmt, so werden die Transportfristen im Verhältniss verlängert.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7.
(Zu Art. 15 des Vertrages.)

Wenn der Versender die Waare auf der Abgangsstation zurückziehen oder unterwegs anhalten, oder sei es auf einer Zwischenstation, sei es am Bestimmungsorte einem andern als dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abliefern lassen will, so hat

§ 7.
(Art. 15 de la convention.)

Lorsque l'expéditeur voudra retirer la marchandise à la gare de départ ou l'arrêter en cours de route, ou la faire délivrer en cours de route ou au lieu de destination à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture, il

er sich des Formulars betreffend anderweitige Verfügung zu bedienen, dessen Schema dem Vertrage beigegeben ist. (Siehe Anlage 4).

Jede Verfügung des Absenders, welche nicht auf dem vorgeschriebenen Formular ertheilt wird, gilt als unverbindlich.

devra se servir du formulaire de disposition ultérieure dont le modèle est annexé à la convention (annexe 4).

Toute disposition qui ne sera pas donnée par l'expéditeur sur le formulaire en question sera considérée comme nulle et non avenue.

§ 8.
(Zu Art. 32 des Vertrages.)

Der Normalsatz für regelmässigen Gewichtsverlust beträgt 2 Prozent bei flüssigen und feuchten, sowie bei nachstehenden trockenen Gütern:

geraspelte und gemahlene Farbehölzer,
Rinden,
Wurzeln,
Süssholz,
geschnittener Tabak,
Fettwaaren,
Seifen und harte Oele,
frische Früchte,
frische Tabaksblätter,
Schafwolle,
Häute,
Felle,
Leder,
getrocknetes und gebackenes Obst,
Thierflechsen,
Hörner und Klauen,
Knochen (ganz und gemahlen),
getrocknete Fische,
Hopfen,
frische Kitte.

Bei allen übrigen trockenen Gütern der in Art. 32 des Vertrages bezeichneten Art beträgt der Normalsatz 1 Prozent.

§ 8.
(Art. 32 de la convention.)

Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 32 de la convention cette tolérance est réduite à 1 %.

§ 9.
(Zu Art. 38 des Vertrages).

Die Summe, zu welcher das Interesse an der Lieferung deklarirt wird,

§ 9.
(Art. 38 de la convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en

muss im Frachtbrief an der dafür vorgesehenen Stelle mit Buchstaben eingetragen werden.

Der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung darf fünf pro mille der deklarirten Summe für je angefangene 200 Kilometer nicht übersteigen.

Der geringste zur Erhebung kommende Frachtzuschlag beträgt 50 Cts.

§ 10.
(Zu Art. 48 des Vertrages.)

Die nach Art. 14 des Uebereinkommens und § 6 dieser Ausführungsbestimmungen im einzelnen Falle für einen internationalen Transport sich berechnende Lieferfrist vertheilt sich auf die am Transporte theilnehmenden Bahnen, in Ermangelung einer anderweitigen Verständigung, in folgender Weise:

1. Im Nachbarverkehre zweier Bahnen:
   a) die Expeditionsfrist zu gleichen Theilen;
   b) die Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.
2. Im Verkehr dreier oder mehrerer Bahnen:
   a) die erste und letzte Bahn erhalten ein Präcipuum von je 12 Stunden bei Frachtgut und 6 Stunden bei Eilgut aus der Expeditionsfrist;
   b) der Rest der Expeditionsfrist und ein Drittel der Transportfrist werden zu gleichen Theilen unter allen betheiligten Bahnen vertheilt;
   c) die übrigen zwei Drittel der Transportfrist pro rata der Streckenlänge (Tariflänge), mit der jede Bahn am Transporte betheiligt ist.

toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10.
(Art. 48 de la convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'art. 14 de la convention et le § 6 du présent règlement, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:
   a) Le délai d'expédition, en deux parties égales.
   b) Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2. Entre 3 chemins de fer ou plus:
   a) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.
   b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Etwaige Zuschlagsfristen kommen derjenigen Bahn zu gute, nach deren Lokaltarifbestimmungen sie im gegebenen Falle zulässig sind.

Die Zeit von der Auflieferung des Gutes bis zum Beginn der Lieferfrist kommt lediglich der Versandtbahn zu gute.

Wird die Lieferfrist im Ganzen eingehalten, so kommt vorstehende Vertheilung nicht in Betracht.

§ 11.

Die in den vorhergehenden Ausführungsbestimmungen in Franken ausgedrückten Summen sind in den vertragschliessenden Staaten, in welchen die Frankenwährung nicht besteht, durch in der Landeswährung ausgedrückte Beträge zu ersetzen.

Les délais supplémentaires, auquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les dispositions du présent règlement seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

Anlage 1.

Bestimmungen über bedingungsweise zur Beförderung zugelassene Gegenstände.

I.

Petarden für Knall-Haltesignale auf den Eisenbahnen müssen fest in Papierschnitzel, Sägemehl oder Gyps verpackt oder auf andere Weise so fest und getrennt gelegt sein, dass die Blechkapseln sich weder selbst unter einander, noch einen anderen Körper berühren können. Die Kisten, in denen die Verpackung geschieht, müssen von mindestens 26 Millimeter starken gespundeten Brettern angefertigt, durch Holzschrauben zusammengehalten, vollständig dicht gemacht und mit einer zweiten dichten Kiste umgeben

Annexe 1.

Dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de telle autre manière, pour qu'ils soient assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer blanc ne puissent pas toucher l'une l'autre ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être de fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées en rainures, et tenues par des vis en

sein, dabei darf die äussere Kiste keinen grösseren Raum als 0,06 Kubikmeter haben.

Die Annahme zur Beförderung erfolgt nur dann, wenn die Frachtbriefe mit einer amtlichen Bescheinigung über die vorschriftsmässig ausgeführte Verpackung versehen sind.

II.

Zündhütchen für Schusswaffen und Geschosse, Zündspiegel, nicht sprengkräftige Zündungen und Patronenhülsen mit Zündvorrichtungen müssen sorgfältig in feste Kisten oder Fässer verpackt, und jedes Kollo muss mit einem besonderen, je nach dem Inhalte die Bezeichnung »Zündhütchen« oder »Zündspiegel« etc. tragenden Zettel beklebt sein.

III.

Streichhölzer und andere Reib- und Streich-Zünder (als Zündlichtchen, Zündschwämme etc.) müssen in Behältnisse von starkem Eisenblech oder in sehr feste hölzerne Kisten, beide von nicht über 1,2 Kubikmeter Grösse, sorgfältig und dergestalt fest verpackt sein, dass der Raum der Kisten völlig ausgefüllt ist. Die Kisten sind äusserlich deutlich mit dem Inhalte zu bezeichnen.

IV.

Sicherheitszünder, d. h. solche Zündschnüre, welche aus einem dünnen, dichten Schlauche bestehen, in dessen Innerem eine verhältnissmässig geringe Menge Schiesspulver enthalten ist, unterliegen den unter Nr. III gegebenen Vorschriften. Anstatt der hölzernen Kisten können jedoch auch sehr feste hölzerne Fässer veswendet werden.

bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètres cubes.

Les pétards ne seront reçus pour le transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de »capsules« ou »pastilles fulminantes«, etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des caisses de forte tôle ou de bois très-solide de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les caisses. Ces dernières porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III. Au lieu de caisses en bois, on peut toutefois employer aussi des tonneaux en bois très-solides.

V.

Bucher'sche Feuerlöschdosen in blechernen Hülsen werden nur in höchstens 10 Kilogramm enthaltenden Kistchen, welche inwendig mit Papier verklebt und ausserdem in gleichfalls ausgeklebten grösseren Kisten eingeschlossen sind, zum Transporte zugelassen.

VI.

Gewöhnlicher (weisser oder gelber) Phosphor muss mit Wasser umgeben, in Blechbüchsen, welche höchstens 30 Kilogramm fassen und verlöthet sind, in starke Kisten fest verpackt sein. Die Kisten müssen ausserdem zwei starke Handhaben besitzen, dürfen nicht mehr als 100 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als »gewöhnlichen gelben (weissen) Phosphor enthaltend« und mit »Oben« bezeichnet sein.

Amorpher (rother) Phosphor ist in gut verlöthete Blechbüchsen, welche in starke Kisten mit Sägespähnen eingesetzt sind, zu verpacken. Diese Kisten dürfen nicht mehr als 90 Kilogramm wiegen und müssen äusserlich als »rothen Phosphor enthaltend« bezeichet sein.

VII.

Rohes, unkrystallisirtes Schwefelnatrium wird nur in dichten Blechbehältern, raffinirtes, krystallisirtes Schwefelnatrium nur in wasserdichte Fässer oder andere wasserdichte Behälter verpackt zur Beförderung übernommen.

VIII.

Die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Gegenständen mit lockeren

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de »phosphore jaune (blanc) ordinaire« et celle de »haut«.

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication »phosphore rouge«.

VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en fer blanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

VIII.

Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des

brennbaren Körpern erzeugten und unter der Bezeichnung »Pasta« in den Handel kommenden Feuerzünder werden nur in Behältern von Blech oder in dichte Holzgefässe verpackt zur Beförderung übernommen.

IX.

Schwefeläther, sowie Flüssigkeiten, welche Schwefeläther in grösseren Quantitäten enthalten, (Hofmannstropfen und Collodium) dürfen nur in vollkommen dicht verschlossenen Gefässen aus Metall oder Glas versendet werden, deren Verpackung nachstehende Beschaffenheit haben muss:

1. Werden mehrere Gefässe mit diesen Präparaten in einem Frachtstück vereinigt, so müssen dieselben in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen fest verpackt sein;

2. bei Einzelverpackung ist die Versendung der Gefässe in soliden, mit einer gutverfestigten Schutzdecke versehenen und mit hinreichendem Verpackungsmaterial eingefütterten Körben oder Kübeln zulässig; doch darf das Bruttogewicht 75 Kilogramm nicht übersteigen.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIV.

X.

Schwefelkohlenstoff (Schwefelalkohol) wird ausschliesslich auf offenen Wagen ohne Decken befördert und nur

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech bis zu 500 Kilogramm Inhalt,

oder

corps poreux inflammables, et connues dans le commerce sous le nom de »Pasta«, ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos.

IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante:

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides avec couvercles bien assujettis, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le poids brut ne doit toutefois pas dépasser 75 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1° en vases denses de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2. in Blechgefässen von höchstens 75 Kilogramm Brutto, welche oben und unten durch eiserne Bänder verstärkt sind. Derartige Gefässe müssen entweder von geflochtenen Körben oder Kübeln umschlossen oder in Kisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen verpackt sein,

oder

3. in Glasgefässen, die in starke Holzkisten mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen eingefüttert sind.

XI.

Holzgeist in rohem und rektifizirtem Zustande und Aceton werden — sofern sie nicht in besonders dazu konstruirten Wagen (Bassinwagen) oder in Fässern zur Aufgabe gelangen — nur in Metall- oder Glasgefässen zur Beförderung zugelassen. Diese Gefässe müssen in der unter Nr. IX für Schwefeläther etc. vorgeschriebenen Weise verpackt sein.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIV.

XII.

Grünkalk wird nur auf offenen Wagen befördert.

XIII.

Chlorsaures Kali und andere chlorsaure Salze müssen sorgfältig in dichte mit Papier ausgeklebte Fässer oder Kisten verpackt sein.

XIV.

Pikrinsäure wird nur gegen eine von einem der Bahn bekannten Chemiker auf dem Frachtbriefe auszu-

2° en vases de fer blanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure de cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles,

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons ouverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer,

stellende Bescheinigung über die Ungefährlichkeit der aufgegebenen Pikrinsäure befördert.

XV.

Flüssige Minralsäuren aller Art (insbesondere Schwefelsäure, Vitriol, Salzsäure, Salpetersäure, Scheidewasser) unterliegen nachstehenden Vorschriften:

1. Falls diese Produkte in Ballons, Flaschen oder Kruken verschickt werden, so müssen die Behälter dicht verschlossen, wohl verpackt und in besondere, mit starken Vorrichtungen zum bequemen Handhaben versehene Gefässe oder geflochtene Körbe eingeschlossen sein.

   Falls dieselben in Metall-, Holz- oder Gummi-Behältern versendet werden, so müssen die Behälter vollkommen dicht und mit guten Verschlüssen versehen sein.
2. Vorbehaltlich der Bestimmungen unter Nr. XXXIV müssen Mineralsäuren stets getrennt verladen und dürfen namentlich mit anderen Chemikalien nicht in einen und denselben Wagen gebracht werden.
3. Die Vorschriften unter Nr. 1 und 2 gelten auch für die Gefässe, in welchen die genannten Gegenstände transportirt worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

XVI.

Aetzlauge (Aetznatronlauge, Sodalauge; Aetzkalilauge, Pottaschenlauge), ferner Oelsatz (Rückstände von der Oelraffinerie) und Brom unterliegen den Vorschriften unter XV Nr. 1,3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmung unter Nr. 2).

apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, le vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou dans des banettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

   Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions sous n° XXXIV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions des n°s 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome, sont soumis aux prescriptions spécifiées sous XV n°s 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIV.

XVII.

Auf den Transport von rother rauchender Salpetersäure finden die unter Nr. XV gegebenen Vorschriften mit der Massgabe Anwendung, dass die Ballons und Flaschen in den Gefässen mit einem mindestens ihrem Inhalte gleichen Volumen getrockneter Infusorienerde oder anderer geeigneter trockenerdiger Substanzen umgeben sein müssen.

XVIII.

Wasserfreie Schwefelsäure (Anhydrit, sogenanntes festes Oleum) dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in gut verlötheten, starken, verzinnten Eisenblechbüchsen,

oder

2. in starken Eisen- oder Kupferflaschen, deren Güsse luftdicht verschlossen, verkittet und überdies mit einer Hülle von Thon versehen sind.

Die Büchsen und Flaschen müssen von einer fein zertheilten anorganischen Substanz, wie Schlackenwolle, Infusorienerde, Asche oder dergleichen umgeben und in starke Holzkisten fest verpackt sein.

Im Uebrigen finden die Bestimmungen unter Nr. XV 2,3 Anwendung.

XIX.

Für Firnisse und mit Firniss versetzte Farben, ferner ätherische und fette Oele, sowie für sämmtliche Aetherarten mit Ausnahme von Schwefeläther (vergleiche Nr. VIII) und von Petroleumäther (vergleiche

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoire séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que

1° dans des boîtes de fer blanc, fortes, étamées, et bien soudées,

ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoire, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2, 3 sont applicables.

XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° VIII) et de l'essence de pétrole (voir

Nr. XXI), für absoluten Alkohol, Weingeist (Spiritus), Sprit und andere unter Nr. X nicht genannte Spirituosen sind, sofern sie in Ballons, Flaschen oder Kruken zur Beförderung gelangen, die Vorschriften unter XV Nr. 1 Absatz 1 massgebend.

Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIV.

XX.

Petroleum, rohes und gereinigtes; Petroleumnaphta und Destillate aus Petroleum und Petroleumnaphta, sofern die hier aufgeführten Stoffe ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,680 haben (Benzin, Ligroin und Putzöl);

die aus Braunkohlentheer bereiteten Oele, sofern dieselben mindestens das vorgenannte spezifische Gewicht haben (Solaröl, Photogen etc.);

ferner Steinkohlentheeröle (Benzol, Totuol, Xylol, Cumol etc.), sowie Mirbanöl (Nitrobenzol) unterliegen nachstehenden Bestimmungen:

1. Diese Gegenstände dürfen, sofern nicht besonders dazu konstruirte Wagen (Bassinwagen) zur Verwendung kommen, nur befördert werden:
   entweder
   a. in besonders guten, dauerhaften Fässern,
   oder
   b. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech,
   oder
   c. unter Beobachtung der Verpackungs-Vorschriften in IX 1 und 2 in Gefässen aus Metall oder aus Glas.
2. Während des Transports etwa

n° XXI), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° X, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié; le petroleum-naphta, et les produits de la distillation du pétrole et du petroleum-naphta, en tant que les matières ici spécifiées ont un poids spécifique d'au moins 0,680 (benzine, ligroïne et Putzöl);

les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus (Solaröl, photogène, etc.);

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, totuole, xylole, cumole, etc.) essence de mirbane (nitrobenzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que
   a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,
   ou
   b. dans des vases étanches de forte tôle bien rivée,
   ou
   c. en observant les prescriptions sur l'emballage du n° IX, 1 et 2, dans des vases en métal ou en verre.
2° Les vases en fer blanc qui, pen-

schadhaft gewordene Blechgefässe werden sofort ausgeladen und mit dem noch vorhandenen Inhalte für Rechnung des Versenders bestmöglichst verkauft.

3. Die Beförderung geschieht nur auf offenen Wagen. Auf eine Abfertigung im Zollansageverfahren, welche eine feste Bedeckung und Plombirung der Wagendecken erforderlich machen würde, wird die Beförderung nicht übernommen.

4. Die Bestimmungen der vorstehenden Nr. 3 gelten auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

5. Wegen der Zusammenpackung mit anderen Gegenständen vergleiche Nr. XXXIV.

6. Aus dem Frachtbriefe muss zu ersehen sein, dass die im Absatz 2 und 3 der gegenwärtigen Nr. XX aufgeführten Gegenstände ein spezifisches Gewicht von mindestens 0,680 haben. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird angenommen, dass das spezifische Gewicht ein geringeres ist, und finden dann die Beförderungsbedingungen unter Nr. XXI Anwendung.

dant le transport, deviendront défectueux, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y est resté au mieux des intérêts de l'envoyeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n°XXXIV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 2 et 3 du présent n° XX ont un poids spécifique d'au moins 0,680. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, le poids spécifique sera considéré comme moindre, et l'on appliquera les conditions du transport du n° XXI.

XXI.

Petroleumäther (Gasolin, Neolin etc.) und ähnliche aus Petroleumnaphta oder Braunkohlentheer bereitete leicht entzündliche Produkte von einem spezifischen Gewicht unter 0,680 dürfen nur befördert werden:

entweder

1. in dichten Gefässen aus starkem, gehörig vernietetem Eisenblech

oder

2. unter Beachtung der Verpackungs-

XXI.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits inflammables préparés avec du pétrole ou du goudron de lignite, d'un poids spécifique d'au moins 0,680, ne peuvent être transportés

que

1° dans des vases étanches de forte tôle bien rivée

ou

2° en observant les prescriptions rela-

Vorschriften in IX, 1 und 2 in sonstigen Gefässen aus Metall oder aus Glas.

In jedem Falle finden die Bestimmungen unter XX 2 bis 5 Anwendung.

XXII.

Die Beförderung von Terpentinöl und sonstigen übelriechenden Oelen, desgleichen von Salmiakgeist, findet nur in offenen Wagen statt.

Diese Bestimmung gilt auch für die Fässer und sonstigen Gefässe, in welchen diese Stoffe befördert worden sind. Derartige Gefässe sind stets als solche zu deklariren.

Wegen der Zusammenpackung mit andern Gegenständen vergleiche Nr. XXXIV.

XXIII.

Nicht flüssige Arsenikalien, namentlich arsenige Säure (Hüttenrauch), gelbes Arsenik (Rauschgelb, Auripigment), rothes Arsenik (Realgar), Scherbenkobalt (Fliegenstein) etc. werden nur dann zum Transport angenommen, wenn

1. auf jedem Versandtstücke in leserlichen Buchstaben mit schwarzer Oelfarbe die Worte »Arsenik (Gift)« angebracht sind, und
2. die Verpackung in nachstehender Weise bewirkt worden ist:
   entweder
   a. in doppelten Fässern oder Kisten, wobei die Böden der Fässer mit Einlagereifen, die Deckel der Kisten mit Reifen oder eisernen Bändern gesichert sein, die innern Fässer oder Kisten von starkem trockenem Holze gefertigt und inwendig mit dichter Leinwand oder ähnlichen dichten Geweben verklebt sein müssen,

tives à l'emballage du n⁰ IX, 1 et 2, dans d'autres vases de métal ou de verre.

On appliquera en tout cas les dispositions du n⁰ XX, 2 à 5.

XXII.

Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n⁰ XXXIV.

XXIII.

Les substances arsénicales non liquides notamment l'acide arsénieux, (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont reçus pour le transport que

1⁰ si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: »arsenic (poison)«, et
2⁰ si l'emballage est fait de la manière suivante:
   soit
   a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

oder

b. in Säcken von getheerter Leinwand, welche in einfache Fässer von starkem trockenem Holze verpackt sind,

oder

c. in verlötheten Blechcylindern, welche mit festen Holzmänteln (Ueberfässern) bekleidet sind, deren Böden mit Einlagereifen gesichert sind.

XXIV.

Flüssige Arsenikalien, insbesondere Arsensäure, unterliegen den Bestimmungen unter XXIII Nr. 1 und unter XV Nr. 1, 3 (mit Ausnahme der bei 3 angezogenen Bestimmungen unter Nr. 2).

XXV.

Andere giftige Metallpräparate (giftige Metallfarben, Metallsalze etc.), wohin insbesondere Quecksilberpräparate, als: Sublimat, Kalomel, weisses und rothes Präzipitat, Zinnober; ferner Kupfersalze und Kupferfarben, als: Kupfervitriol, Grünspan, grüne und blaue Kupferpigmente, desgleichen Bleipräparate, als: Bleiglätte, (Massikot), Mennige, Bleizucker und andere Bleisalze, Bleiweiss und andere Bleifarben, auch Zinkstaub, sowie Zinn- und Antimonasche gehören, dürfen nur in dichten, von festem, trockenem Holze gefertigten, mit Einlagereifen, beziehungsweise Umfassungsbändern versehenen Fässern oder Kisten zum Transporte aufgegeben werden. Die Umschliessungen müssen so beschaffen sein, dass durch die beim Transporte unvermeidlichen Erschütterungen, Stösse etc. ein Verstauben der Stoffe durch die Fugen nicht eintritt.

ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de fer blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXIV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIII n° 1 et sous XV n° 1, 3 (à l'exception de la disposition du n° 2 citée au n° 3).

XXV.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.) particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVI.

Hefe, sowohl flüssige als feste, wird nur in Gefässen zugelassen, die nicht luftdicht geschlossen sind.

XXVII.

Kienruss wird nur in kleinen, in dauerhafte Körbe verpackten Tönnchen oder in Gefässen zugelassen, welche im Innern mit Papier, Leinwand oder ähnlichen Stoffen dicht verklebt sind.

XXVIII.

Gemahlene oder körnige Holzkohle wird nur verpackt zur Beförderung zugelassen.

Befindet sie sich in frisch geglühtem Zustande, so sind zur Verpackung zu verwenden:

entweder

a. luftdicht verschlossene Behälter aus starkem Eisenblech,

oder

b. luftdichte, aus mehrfachen Lagen sehr starken und steifen, gefirnissten Pappdeckels gefertigte Fässer (sogenannte amerikanische Fässer), deren beide Enden mit eisernen Reifen versehen, deren Bodenstücke aus starkem abgedrehtem Holze mittelst eiserner Holzschrauben an die eisernen Reife geschraubt und deren Fugen mit Papier- oder Leinwandstreifen sorgfältig verklebt sind.

Wird gemahlene oder körnige Holzkohle zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie sich in frisch geglühtem Zustande befindet oder nicht. Fehlt im Frachtbriefe eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXVI.

La levûre, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVII.

Le noir de fumée ne sera reçu pour l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou en vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXVIII.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage,

soit

a. des boîtes de forte tole hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur de la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXIX.

Die hochbeschwerten Cordonnet-, Souple-, Bourre de soie- und Chappe-Seiden in Strängen werden nur in Kisten zum Transport zugelassen. Bei Kisten von mehr als 12 Centimeter innerer Höhe müssen die darin befindlichen einzelnen Lagen Seide durch 2 Centimeter hohe Hohlräume von einander getrennt werden. Diese Hohlräume werden gebildet durch Holzroste, welche aus quadratischen Latten von 2 Centimeter Seite im Abstand von 2 Centimeter bestehen und durch zwei dünne Querleisten an den Enden verbunden sind. In den Seitenwänden der Kisten sind mindestens 1 Centimeter breite Löcher anzubringen, welche auf die Hohlräume zwischen den Latten gehen, sodass man mit einer Stange durch die Kiste hindurchfahren kann. Damit die Kistenlöcher nicht zugedeckt und dadurch unwirksam werden können, sind aussen an den Rand jeder Seite zwei Leisten anzunageln.

Wird Seide zum Transport aufgegeben, so muss aus dem Frachtbriefe zu ersehen sein, ob sie zu den vorbezeichneten Arten gehört oder nicht. Fehlt im Frachtbrief eine solche Angabe, so wird ersteres angenommen und die Beförderung nur in der vorgeschriebenen Verpackung zugelassen.

XXX.

Wolle, insbesondere Kunstwolle (Mungo- oder Shoddy-Wolle) und Wollabfälle, Tuchtrümmer, Spinnerei-, Baumwollen- und Baumwollengarn-Abfälle, Weber- und Harnisch-Litzen, sowie Geschirrlitzen, ferner Seide- und Seidenabfälle, Flachs, Hanf, Werg,

XXIX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés en échevaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXX.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons

Lumpen und andere derartige Gegenstände werden, wenn sie gefettet sind, nur auf offenen Wagen unter Deckenverschluss befördert, sofern sich nicht der Versender mit der Eisenbahn über Versendung in bedeckt gebauten Wagen verständigt.

Aus dem Frachtbriefe muss ersichtlich sein, ob die genannten Gegenstände gefettet sind oder nicht, andernfalls sie als gefettet betrachtet und behandelt werden.

XXXI.

Fäulnissfähige thierische Abfälle, wie ungesalzene frische Häute, Fette, Flechsen, Knochen, Hörner und Klauen werden nur unter nachstehenden Bedingungen angenommen und befördert:

1. Die Transporte müssen der betreffenden Eisenbahn-Güter-Expedition von dem Versender angemeldet und zu der von derselben zu bestimmenden Zeit zur Verladung gestellt werden.
2. Einzelsendungen werden nur in feste, dichtverschlossene Fässer, Kübel oder Kisten verpackt zugelassen.
3. Frische Flechsen, nicht gekalktes frisches Leimleder, sowie die Abfälle von beiden, desgleichen ungesalzene frische Häute werden auch bei der Aufgabe in Wagenladungen nur in der zu Nr. 2 vorgeschriebenen Verpackung angenommen.
4. Die Beförderung aller übrigen Gegenstände dieser Kategorie in Wagenladungen findet in offenen Wagen unter Deckenverschluss statt. Die erforderlichen Decken sind von den Versendern zu stellen.
5. Die Eisenbahn kann die Voransbezahlung der Fracht bei der Aufgabe verlangen.

et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sous couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts.

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

XXXI.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes:

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés au temps fixé par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles matières non passées en chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon entier.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6. Die Kosten etwa nöthiger Desinfektion fallen dem Versender, bezw. dem Empfänger zur Last.

XXXII.

Schwefel in unverpacktem Zustande wird nur in bedeckt gebauten Wagen befördert.

XXXIII.

Gegenstände, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, wie Heu, Stroh (auch Reis- und Flachsstroh), Rohr (ausschliesslich spanisches Rohr), Borke, Torf (mit Ausnahme von sogenanntem Maschinen- oder Press-Torf), ganze (unzerkleinerte) Holzkohlen (vergleiche Nr. XXVIII), vegetabilische Spinnstoffe und deren Abfälle, Papierspähne, Holzmehl, Holzzeugmasse, Holzspähne etc., desgleichen Gyps, Kalkäscher und Trass werden in unverpacktem Zustande nur vollständig bedeckt und unter der weiteren Bedingung zum Transport zugelassen, dass der Versender und der Empfänger das Auf- und Abladen selbst besorgen. Auch hat der Versender auf Verlangen der Verwaltung die Bedeckung dieser Gegenstände selbst zu beschaffen.

XXXIV.

Falls die unter IX, XI, XV, XVI, XIX bis XXII einschliesslich aufgeführten Chemikalien in Mengen von nicht mehr als je 10 Kilogramm zum Versandt kommen, ist es gestattet, die unter IX, XI, XVI (mit Ausnahme von Brom), XIX bis XXII einschliesslich aufgeführten Körper einerseits, und die unter XV (mit Einschluss von Brom bis zum Gewicht von 100 Gramm) andererseits sowohl mit einander als mit anderen, bedingungs-

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXII.

Le soufre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIII.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (aussi paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXVIII), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les couvertures pour ces objets.

XXXIV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les n°s IX, XI, XV, XVI, XIX à XXII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les n°s IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le n° XV (y com-

los zum Eisenbahntransport zugelassenen Gegenständen in ein Frachtstück zu vereinigen. Jene Körper müssen in dicht verschlossenen Glas- oder Blechflaschen mit Stroh, Heu, Kleie, Sägemehl, Infusorienerde oder anderen lockeren Substanzen in starke Kisten fest eingebettet und im Frachtbriefe namentlich aufgeführt sein.

pris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de fer blanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, farine fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Annexe 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer _____

à _____ a, sur ma (notre) demande, accepté

au transport par chemin de fer en destination de _____

les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi

qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour _____

savoir:

_____

_____

_____

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises

ont été remises au transport

sans emballage

_____ *)

avec un emballage défectueux notamment:

_____

_____

_____

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

_____ le _____ 18 _____

---

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou, »sans emballage« ou »avec un emballage défectueux, notamment«.

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Anlage 3.

Erklärung.

Die Güter-Expedition der _____

Eisenbahn zu _____ hat auf mein (unser Ersuchen

folgende Güter, welche laut Frachtarif vom heutigen Tage in nachstehender Weise bezeichnet sind, zur Einsenbahn-Beförderung nach _____

von mir (uns) angenommen, nämlich _____

_____

_____

_____

Ich (Wir) erkenne(n) hierbei ausdrücklich an, dass diese Güter

unverpackt

_____ *)

in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung,

_____

_____

_____

_____

aufgegeben sind, und dass dieses auf dem Frachtbriefe von mir (uns) anerkannt ist.

_____ den _____ten _____ 18____.

---

*) Je nach der Beschaffenheit der Sendung ist entweder das Wort »unverpackt« oder der Passus »in nachbeschriebener mangelhafter Verpackung« zu streichen.

Das Anerkenntniss ist bei Sendungen, die aus mehreren Kolli bestehen, auf diejenigen Stücke zu beschränken, welche unverpackt sind oder Mängel in der Verpackung zeigen.

Annexe 4.

Disposition ultérieure.

_____ le _____ 18__

La gare de _____ du chemin de fer de _____

est priée de ne pas livrer au destinataire M_____

à _____ désigné dans la lettre de voiture du _____ 18__

l'expédition ci-après spécifiée.

Marques et Numéro.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Désignation de la marchandise.	Poids en kilogr.

mais de 1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M_____

à _____ station du chemin de fer de _____

(Signature.)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à la gare de destination primitive, soit à une gare intermédiaire.

Anlage 4.

Nachträgliche Anweisung.

_____ den _____ 18__

Die Güter-Expedition der _____ Eisenbahn zu _____

ersuche(n) $\frac{\text{ich}}{\text{wir,}}$ die mittels Frachtbriefs d. d. _____ den _____

an _____

zu _____

aufgelieferte, nachstehend bezeichnete Sendung:

Zeichen und Nummer.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht. Kilogr.

nicht an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger abzuliefern, sondern

1. an meine Adresse dahier zurückzuliefern.

2. an _____ in _____ Station _____

der _____ Eisenbahn zu senden.

(Unterschrift.)

Anmerkung. Diejenigen Theile des Formulars, welche auf den einzelnen Fall nicht passen, sind zu durchstreichen.

Im Falle der unter Nr. 2 vorgesehenen Anweisung ist es nur zulässig, einen Empfänger auf der ursprünglichen Bestimmungsstation oder auf einer Zwischenstation zu bezeichnen.

Troisième Conférence.

Etat des délégués à la IIIme Conférence chargée d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Présidence de M. le Conseiller fédéral Welti.

Allemagne.

M. le Dr. Meyer, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial de Justice, Vice-Président de la Conférence.

M. le Dr. Gerstner, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial des chemins de fer.

M. Rutz, Conseiller fiscal, Membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

Autriche.

M. le Dr. Emile Steinbach, Conseiller au Ministère I. R. de Justice.

M. le Chevalier Joseph de Pollanetz, Conseiller au Ministère I. R. du Commerce.

M. le Dr. Ferdinand Zehetner, Conseiller d'Etat, Conseiller général de la Direction I. R. des chemins de fer de l'Etat, Expert attaché à la délégation.

Belgique.

M. Lejeune, Bâtonnier de l'ordre des Avocats près la cour de Cassation et Conseil du Département des chemins de fer, postes et télégraphes.

France.

M. George, Sénateur, Conseiller Maître à la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer, Vice-Président de la Conférence.

M. Baum, Ingénieur en chef des ponts et chaussées.

M. Durbach, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, Expert attaché à la délégation.

Hongrie.

M. Hugo Kilényi, Conseiller de section au Ministère R. hongrois des communications.

M. le Dr. Charles Herich, Conseiller de section au Ministère R. hongrois du Commerce.

Italie.

M. A. Thomas Villa, Député au Parlement national, ancien Ministre de Grâce et Justice, Vice-Président de la Conférence.

M. V. Ottolenghi, Ingénieur, Inspecteur supérieur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics.

M. A. Monzilli, Directeur en chef de la division de l'Industrie et

du Commerce au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce.

M. J. Gola, Avocat, Inspecteur, et
M. B. Perucca, Inspecteur principal des chemins de fer de la Méditerranée.
M. L. Gelmi, Vice-Directeur de l'exploitation, et
M. P. L. Pollini, Chef du Service du contentieux des chemins de fer de l'Adriatique.
} Experts attachés à la délégation.

Luxembourg

M. G. Leibfried, Docteur en droit, Avocat au barreau de Luxembourg.

Pays-Bas.

M. T. M. C. Asser, Conseiller au Département des Affaires étrangères, Professeur de droit.

M. le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, Chef de la division du service général de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Russie.

M. Laskine, Ingénieur, Conseiller de Collège, Président de la Commission des tarifs auprès du Ministère des voies de communication.

M. Peters, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration du chemin de fer Moscou-Brest.
M. Perl, Chef de Division de la Grande Société des chemins de fer Russes, Directeur gérant de l'Union Russe pour les relations internationales des chemins de fer.
} Experts attachés à la délégation.

Suisse.

M. Farner, Inspecteur administratif des chemins de fer suisses.

M. le Dr. Fick, Professeur de droit à l'Université de Zurich.

M. G. de Seigneux, Président de la Cour de Cassation de Genève.

M. le Dr. J. J. Vischer, Président du comité de direction du chemin de fer Central suisse, Délégué de la conférence des chemins de fer suisses.

Secrétariat :

M. C. Vogt, Avocat.
M. Murset, Secrétaire du Département fédéral des chemins de fer.
M. E. Borel, Avocat.

Etat des membres de la Ire Commission.

Allemagne.	M. le Dr. Gerstner.
Autriche.	M. le Dr. Steinbach.
Belgique.	M. l'Avocat Lejeune.
France.	M. le Sénateur George.
Hongrie.	M. le Dr. Herich.
Italie.	M. le Commandeur Villa.
Luxembourg.	M. le Dr. Leibfried.
Pays-Bas.	M. le Professeur Asser.
Russie.	M. le Conseiller Laskine.
Suisse.	M. l'Avocat de Seigneux.

Président de la Commission :

M. le Dr. Steinbach.

Rapporteurs de la Commission:

M. l'Avocat de Seigneux (en langue française).
M. le Professeur Asser (en langue allemande).

Etat des membres de la IIme Commission.

Allemagne.	M. le Conseiller Rutz.
Autriche.	M. le Conseiller Zehetner.
Belgique.	M. l'Avocat Lejeune.
France.	M. l'Ingénieur en chef Baum.
Hongrie.	M. le Conseiller Kilényi.
Italie.	M. l'Inspecteur Perucca.
Luxembourg.	M. le Dr. Leibfried.
Pays-Bas.	M. le Dr. van Riemsdyk.
Russie.	M. le Directeur Perl.
Suisse.	M. le Dr. Vischer.

Président de la Commission:

M. le Directeur Perl.

Rapporteurs de la Commission:

M. l'Ingénieur en chef Baum (en langue française).
M. le Dr. Vischer (en langue allemande).

Procès-Verbaux des délibérations de la IIIme Conférence chargée d'élaborer une convention internationale sur le Transport de marchandises par chemins de fer.

Ire Séance.

Lundi, 5 Juillet 1886, à 10 heures du matin.

M. le Conseiller fédéral Welti salue Messieurs les Délégués au nom du Conseil fédéral et déclare la séance ouverte.

Il est procédé à l'appel nominal de Messieurs les Délégués; sont présents:

Allemagne.

M. le Dr. Meyer, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial de Justice.

M. le Dr. Gerstner, Conseiller supérieur intime, Membre de l'Office impérial des chemins de fer.

M. Rutz, Conseiller fiscal, Membre de la Direction générale des voies et communications de la Bavière.

Autriche.

M. le Dr. Emile Steinbach, Conseiller au Ministère I. R. de Justice.

M. le Chevalier Joseph de Pollanetz, Conseiller au Ministère I. R. du Commerce.

M. le Dr. Ferdinand Zehetner, Conseiller d'Etat, Conseiller général de la Direction I. R. des chemins de fer de l'Etat, Expert attaché à la délégation.

Belgique.

M. Lejeune, Bâtonnier de l'ordre des Avocats près la cour de Cassation et Conseil du Département des chemins de fer, postes et télégraphes.

France.

M. George, Sénateur, Conseiller Maître à la Cour des comptes, Membre du Comité consultatif des chemins de fer.

M. Baum, Ingénieur en chef des ponts et chaussées.

M. Durbach, Ingénieur en chef des ponts et chaussées, Chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, Expert attaché à la délégation.

Hongrie.

M. Hugo Kilényi, Conseiller de section au Ministère R. hongrois des communications.

M. le Dr. Charles Herich, Conseiller de section au Ministère R. hongrois du Commerce.

Italie.

M. A. Thomas Villa, Député au Parlement national, ancien Ministre de Grâce et Justice.

M. A. Monzilli, Directeur en chef de la division de l'Industrie et

du Commerce au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et du Commerce.

M. J. Gola, Avocat, Inspecteur, et
M. B. Perucca, Inspecteur principal des chemins de fer de la Méditerranée.
M. L. Gelmi, Vice-Directeur de l'exploitation, et
M. P. L. Pollini, Chef du Service du contentieux des chemins de fer de l'Adriatique.
} Experts attachés à la délégation.

Luxembourg.

M. G. Leibfried, Docteur en droit, Avocat au barreau de Luxembourg.

Pays-Bas.

M. T. M. C. Asser, Conseiller au Département des Affaires étrangères, Professeur de droit.

M. le Dr. J. C. M. van Riemsdyk, Chef de la division du service général de la compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Russie.

M. Laskine, Ingénieur, Conseiller de Collège, Président de la Commission des tarifs auprès du Ministère des voies de communication.

M. Peters, Ingénieur, Conseiller d'Etat actuel, Membre du Conseil d'administration du chemin de fer Moscou-Brest.
M. Perl, Chef de Division de la Grande Société des chemins de fer Russes, Directeur gérant de l'Union Russe pour les relations internationales des chemins de fer.
} Experts attachés à la délégation.

Suisse.

M. Emile Welti, Conseiller fédéral, Chef du Département des Postes et des Chemins de fer, Représentant du Conseil fédéral.

M. Farner, Inspecteur administratif des chemins de fer suisses.

M. le Dr. Fick, Professeur de droit à l'Université de Zurich.

M. G. de Seigneux, Président de la Cour de Cassation de Genève.

M. le Dr. J. J. Vischer, Président du comité de direction du chemin de fer Central suisse, Délégué de la conférence des chemins de fer suisses.

Après avoir, conformément à l'avis de M. le Conseiller fédéral Welti, adopté le règlement qui a servi de base aux délibérations de la IIme Conférence, l'Assemblée procède à la constitution de son bureau en nommant Président M. Welti et Vice-Présidents MM. Meyer, George et Villa.

Le Conseil fédéral a désigné comme Secrétaires MM. Ch. Vogt et Murset, et comme traducteur M. E. Borel. Ces choix sont approuvés.

Sur la proposition de M. le Président, appuyée par MM. George et Gerstner, la Conférence décide de nommer deux Commissions, comme cela a été fait en 1881. Ces Commissions se composeront de dix mem-

bres à désigner par M. le Président. Chaque membre aura le droit de se faire remplacer, au besoin, par un collègue de la même Délégation.

La séance est suspendue à 10½ heures pour être reprise à 3 heures de l'après-midi.

A la reprise de la séance, M. le Président annonce qu'il a composé comme suit les Commissions I et II:

Ire Commission.

Allemagne.	M. le Dr. Gerstner.
Autriche.	M. le Dr. Steinbach.
Belgique.	M. l'avocat Lejeune.
France.	M. le Sénateur George.
Hongrie.	M. le Dr. Herich.
Italie.	M. le Commandeur Villa.
Luxembourg.	M. le Dr. Leibfried.
Pays-Bas.	M. le Professeur Asser.
Russie.	M. le Conseiller Laskine.
Suisse.	M. l'avocat de Seigneux.

IIme Commission.

Allemagne.	M. le Conseiller Rutz.
Autriche.	M. le Conseiller Zehetner.
Belgique.	M. l'avocat Lejeune.
France.	M. l'ingénieur en chef Baum.
Hongrie.	M. le Conseiller Kilényi.
Italie.	M. l'Inspecteur Perucca.
Luxembourg.	M. le Dr. Leibfried.
Pays-Bas.	M. le Dr. van Riemsdyk.
Russie.	M. le Directeur Perl.
Suisse.	M. le Dr. Vischer.

La Conférence discute ensuite la marche qu'elle entend suivre dans ses délibérations.

Les Délégués de l'Autriche et de la Russie annoncent qu'ils déposeront à bref délai de nouveaux amendements. Il est décidé que chaque article du projet de convention sera, suivant son objet, renvoyé à celle des deux commissions qu'il concerne.

Les amendements nouveaux seront examinés en séance plénière et renvoyés, suivant leur objet, à l'une des deux Commissions.

Les Délégués de l'Italie déclarent que leur Gouvernement adhère au projet de Convention de 1881 et qu'ils ne feront de propositions nouvelles qu'au cas où elles seraient rendues nécessaires par des amendements présentés par d'autres délégations.

Les deux Commissions auront à rapporter en séance plénière sur les articles qui leur auront été renvoyés. Sont seuls renvoyés aux Commissions les articles auxquels il a été proposé des amendements, de forme ou de fond.

La Conférence vote aussi, à l'unanimité, que les articles auxquels il n'aura pas été proposé d'amendements seront considérés comme adoptés et ne seront pas remis en discussion.

Les amendements annoncés par les Délégations de la Russie et de l'Autriche demeurent réservés.

Puis la Conférence décide de renvoyer à la Commission I: les articles 1, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 15, 18, 23, 25, 26, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 41, 42, 44, 46, 50, 56, 58 et 60 du projet de Convention; l'article 3 du projet de règlement relatif à l'institution d'un Office central; le § 7 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention.

La Délégation des Pays-Bas a déclaré retirer l'amendement qu'elle avait présenté à l'article 40, dans l'idée que la rédaction actuelle de cet article n'est due qu'à une faute d'impression et qu'on le mettra en harmonie avec les décisions prises par la IIme Conférence, sans qu'il soit nécessaire de faire une proposition formelle à cet égard.

A la Commission II sont renvoyés: les articles 2, 3 (éventuellement), 8 et 40 du projet de Convention; l'article 1 du projet de règlement relatif à l'institution d'un Office central; les §§ 1, 2 et 6 du projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la convention; les dispositions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions, ainsi que l'examen de tout ce qui, en général, est relatif aux formulaires.

Il est également voté que chaque commission aura à arrêter, dans les deux langues, le texte des articles qui lui auront été renvoyés.

La Commission I siègera dans la salle des conférences du Conseil des Etats, la Commission II dans la salle des conférences du Conseil national.

La prochaine séance aura lieu demain à 11 heures du matin.

La séance est levée à 5 heures du soir.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Murset.

IIme Séance.

Mardi, 6 Juillet 1886, à 11 heures du matin.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Sont présents tous les Délégués qui ont assisté à la séance d'hier, sauf M. Peters.

Le procès-verbal de la séance du 5 courant est distribué à MM. les Délégués; ils voudront bien transmettre au Bureau, avant 5 heures de l'après-midi, les modifications qu'ils croiraient devoir y être apportées.

Les amendements présentés par l'Autriche, la Russie et la Suisse sont déposés et la Conférence procède à leur répartition.

La Conférence décide de renvoyer à la Commission I:

les amendements proposés par la Délégation de l'Autriche aux articles 23 et 57 du Projet de Convention; les amendements proposés par la Délégation de la Russie aux articles 5, 23, 36, 38, 40 (en premier lieu à la Commission I, puis à la Commission II), 42, 44 et 54 du Projet de Convention; § 9 du Projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention (en premier lieu à la Commission I, puis à la Commission II).

A la Commission II sont renvoyés:

Les amendements russes aux articles 2, 8 et 40 (en second lieu) de la Convention; l'amendement proposé par la Délégation de la Suisse à l'article 40 du Projet de Convention; § 9 du Projet de dispositions à émettre pour l'exécution de la Convention (en second lieu).

La Commission I annonce qu'elle a appelé M. Steinbach aux fonctions de Président.

La Commission II a composé son bureau comme suit:

Président: M. Perl.
Vice-Président: M. Kilényi.
Rapporteurs: en langue française, M. Baum.
en langue allemande, M. Vischer.

Sur la proposition de M. le Président et pour laisser aux Commissions le temps d'examiner les amendements qui leur ont été renvoyés, la Conférence décide de se réunir en séance plénière jeudi prochain, 8 courant, à 9 heures du matin.

La séance est levée à midi.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Murset.

IIIme Séance.

Jeudi 8 Juillet 1886, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le Conseiller fédéral Welti.

Sont absents: MM. Peters et de Seigneux.

M. le Président annonce que le Gouvernement Italien s'est fait représenter à la Conférence par M. Vittorio Ottolenghi, Ingénieur, Inspecteur supérieur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics.

M. Ottolenghi a été invité par M. le Président à assister aux séances de la Conférence.

Les procès-verbaux des séances des 5 et 6 courant sont approuvés.

MM. Baum et Vischer rapportent, au nom de la Commission II, sur les articles 2, 8 et 40 qui lui ont été renvoyés.

Article 2 de la Convention.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant:

La Délégation russe propose à l'article 2 l'amendement suivant:

»La Russie trouve utile que les listes des objets prévus dans cet ar»ticle soient communiquées après la ratification de la Convention, par tous »les Etats contractants à l'Office central, et que les changements ultérieurs »dans les susdits objets soient communiqués au même Office.«

L'amendement russe est la conséquence nécessaire qui découle de la teneur des trois alinéas de l'article 2, puisque, d'après cet article, les dispositions de la Convention ne sont pas applicables aux transports réservés à l'Administration des postes, par un seul des Etats contractants, ou exclus du transport par un seul de ces Etats.

L'adoption du principe de l'amendement russe n'a soulevé aucune objection. Sur la question de savoir s'il convenait, pour donner satisfaction à la Délégation russe, d'ajouter un paragraphe additionnel à l'article 2, et de modifier ainsi la rédaction adoptée pour cet article par la Conférence de 1881, la Commission II a été d'avis qu'il y avait lieu de ne rien changer au texte actuel de l'article 2, et d'insérer, dans le procès-verbal de la IIIme Conférence, une disposition ainsi conçue:

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires. —

La discussion générale est ouverte.

Personne ne demandant la parole, les propositions de la Commission sont adoptées.

Art. 8.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant:

Trois amendements ont été présentés à l'article 8.

Le premier est un amendement de l'Allemagne, qui propose de rédiger l'alinéa 4 de l'article 8 comme suit:

»Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, sont chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis, ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.«

L'amendement allemand a pour but de mettre en harmonie le texte de l'alinéa 4 de l'article 8 et le texte de l'alinéa 3 de l'article 31. Néanmoins la Commission II, tout en reconnaissant qu'il y avait lieu d'identifier les textes des deux alinéas en question, a dû reprendre quant au fond la discussion de quelques-unes des dispositions de l'alinéa 4 de l'article 8, surtout en présence du second amendement à ce même alinéa 4 de l'article

8, formulé par les Compagnies françaises de chemins de fer, qui demandent que l'on biffe au commencement de l'alinéa 4 les mots »et à décharger«, ainsi que ceux »et le destinataire«.

L'amendement des Compagnies françaises a été soutenu par les Délégations française et italienne qui ont fait valoir:

1° que l'article 8 était relatif à la conclusion du transport dans la gare expéditrice;

2° que l'alinéa 4, en particulier, ne s'appliquait qu'aux obligations à assumer par le chemin de fer en ce qui concerne les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids soit au nombre des colis, et dans le cas où la vérification aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture;

3° que ces obligations sont indépendantes du fait que le déchargement sera opéré ou non par le destinataire; que par suite les mots »et à décharger«, ainsi que ceux »et le destinataire« sont inutiles et qu'il est irrationnel de les maintenir.

Après une très-longue discussion, la majorité de la Commission II,

considérant qu'en vue de faire concorder le texte de l'alinéa 4 de l'article 8 avec le texte de l'alinéa 3 de l'article 31, il y a lieu de supprimer dans le texte allemand de l'amendement de l'Allemagne les mots »du chemin de fer expéditeur«, ces mots n'existant pas, du reste, dans le texte français de l'amendement en question;

considérant que les conventions dont parle l'amendement n'ont pas pour but de porter dérogation aux prescriptions des tarifs en vigueur, et que surtout elles ne correspondent pas à des taxes déguisées, mais qu'elles s'appliquent seulement aux manutentions que, soit l'expéditeur, soit le destinataire effectuent à la place du chemin de fer;

considérant que de telles conventions sont faites en dehors du contrat de transport et conclues avec une administration de chemins de fer, soit par l'expéditeur pour le chargement, soit par le destinataire pour le déchargement des marchandises;

a rejeté, par cinq voix contre deux, l'amendement présenté par les Compagnies françaises, et a adopté le texte définitif suivant pour l'alinéa 4 de l'article 8:

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire des Etats où elles sont contractées, sont chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture. —

La discussion générale est ouverte.

M. le Vice-Président George déclare qu'il considère comme dangereuse la rédaction proposée par la Commission. En principe, si le chemin de fer a fait le chargement lui-même, la lettre de voiture fait preuve contre lui; si c'est l'expéditeur qui a fait le chargement, le chemin de fer n'est

responsable des énonciations de la lettre de voiture qu'autant qu'il les a vérifiées et qu'il est fait mention de cette vérification dans la lettre de voiture. Tout cela est parfaitement juste. Mais l'alinéa proposé par la Commission serait aussi applicable au cas où la marchandise a été chargée par le chemin de fer ou par l'expéditeur contradictoirement avec le chemin de fer (c'est le cas qui se présente ordinairement en France.) Dans ce cas l'expéditeur, qui a pourtant fait tout ce qui était nécessaire pour s'assurer le bénéfice de la responsabilité du chemin de fer envers lui, serait, d'après l'alinéa proposé par la Commission, privé de ce bénéfice et perdrait tout recours contre le chemin de fer, par le seul fait que, postérieurement au contrat de transport et en vertu d'une convention spéciale entre le chemin de fer dernier transporteur et le destinataire, c'est ce dernier qui a opéré le déchargement des marchandises qui lui ont été expédiées. Or il serait aussi injuste qu'illogique de faire cesser la responsabilité du chemin de fer en vertu d'un fait postérieur tel que le déchargement par le destinataire.

Cette rédaction est donc dangereuse et doit être corrigée.

M. Perl répond que la Commission a examiné le point de vue auquel s'est placé M. le Vice-Président George; l'amendement présenté par elle a été adopté à la demande des Délégués de l'Autriche, qui ont fait valoir que, dans leur pays, il répondrait à l'état de choses existant.

M. Rutz fait observer qu'il s'agit des transports dits »par wagons complets«, pour lesquels les chemins de fer font le chargement et le déchargement ou ne font ni l'un ni l'autre. Donc le cas dont a parlé M. le Vice-Président George ne peut pas se réaliser.

M. de Pollanetz confirme les observations de M. Perl. En somme, il ne s'agit là que de conventions spéciales entre le chemin de fer et le destinataire. L'alinéa proposé par la Commission ne fera que répondre à l'état de choses existant dans les pays où de pareilles conventions sont en usage, et pour les autres pays, il n'a pas de portée pratique.

M. le Vice-Président George propose de renvoyer à nouveau l'amendement à la Commission.

A la votation, cette motion d'ordre est adoptée à l'unanimité.

MM. Baum et Vischer rapportent ensuite, au nom de la Commission II, sur l'amendement proposé par la Russie à l'article 8.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant:

Le troisième amendement à l'article 8 a été proposé par la Russie, qui désire que l'alinéa 4 de l'article 8 soit complété par les mots suivants:

»Les obligations des chemins de fer concernant la vérification du poids et du nombre de tels colis au moment de leur réception et l'enregistrement de cette vérification sur la lettre de voiture sont déterminées par les règlements en vigueur pour le chemin de fer expéditeur.«

Après avoir discuté l'amendement russe, la Commission II,

considérant que l'alinéa 3 de l'article 7, ainsi conçu:

»Les lois et réglements de chaque Etat règleront également ce qui »concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de »la marchandise ou le nombre des colis«

répond au désideratum formulé par la Russie;

considérant que cet alinéa 3 de l'article 7 s'applique indistinctement, soit que le chemin de fer fasse le chargement de la marchandise, soit que la marchandise soit chargée par l'expéditeur;

est d'avis qu'il n'y a pas lieu de donner suite à l'amendement de la Russie.

M. George demande que cette proposition soit, vu sa connexité avec la précédente, renvoyée également à la Commission II.

Cette motion d'ordre, appuyée par la délégation russe, est adoptée.

Art. 40.

MM. Baum et Vischer rapportent encore au nom de la Commission II sur les amendements à cet article, qui lui ont été renvoyés.

M. Baum présente en langue française le rapport suivant:

Cinq amendements à l'article 40 ont été renvoyés à la Commission II. Trois d'entre eux concernent le premier alinéa de l'article 40.

Une erreur s'est glissée en 1881 dans le texte de l'alinéa 1 de l'article 40. Ce texte ne se trouve pas, en effet, conforme à celui qui a été donné en 1881 par la Commission II (voir page 122 des procès-verbaux de 1881).

Les amendements suisse, hollandais et russe ont pour but de rectifier l'erreur commise, en 1881, dans la rédaction de l'alinéa 1 de l'article 40. L'amendement proposé par l'Allemagne à ce premier alinéa tend à modifier une partie des chiffres proportionnels fixant le montant de l'indemnité en cas de retard dans la livraison. Cet amendement ayant été retiré au cours de la discussion, il ne restait plus qu'à faire la rectification très-juste demandée par la Suisse et la Hollande.

L'alinéa 1 de l'article 40 devra être rédigé comme suit:

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^1/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^3/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport;

$^4/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^5/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

Un second amendement a été proposé par l'Allemagne et par la Russie à l'alinéa 2 de l'article 40. Cet amendement vise surtout une rédaction un peu plus claire. La Commission II a décidé de faire droit à l'amendement en question, et propose de rédiger le deuxième alinéa de l'article 40 comme suit:

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{6}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{8}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Un dernier amendement à l'article 40, proposé par la Russie, et tendant à la suppression des passages concernant la demande de prouver le dommage, a été renvoyé à la Commission I. —

Les propositions de la Commission II sont adoptées sans discussion.

M. le Président prie Messieurs les Rapporteurs de bien vouloir remettre les propositions des Commissions aux secrétaires, qui les feront imprimer.

La prochaine séance aura lieu samedi 10 courant, à 9 heures du matin.

La séance est levée à $10^{1}/_{4}$ heures.

Le Président :
Welti.

Les Secrétaires :
Vogt.
Murset.

IVme Séance.

Samedi 10 Juillet 1886, à 3 heures de l'après-midi.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Sont présents tous les membres de la Conférence, sauf M. Peters. M. Ottolenghi, Inspecteur supérieur des chemins de fer italiens, assiste à la séance.

Le procès-verbal de la IIIme séance est adopté.

M. Steinbach annonce que la Commission I a nommé MM. de Seigneux et Asser rapporteurs en langue française et allemande.

Article 1er de la Convention.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Ire Commission.

M. de Seigneux présente en langue française le rapport suivant:

Dans vos séances des 5 et 6 juillet, vous avez renvoyé à la Commission I l'examen d'un certain nombre d'articles du projet de Convention de 1881, avec les amendements à ces articles présentés par quelques Etats.

Après avoir délibéré, la Commission a l'honneur de vous présenter le rapport suivant, dans lequel seront exposées successivement les résolutions qu'elle a prises sur chaque article.

1° Proposition de l'Allemagne de rédiger cet article comme suit:

»La présente Convention internationale s'applique aux transports de marchandises qui sont exécutés par chemins de fer — sur la base d'une lettre de voiture directe — du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant. Chacun de ces Etats a désigné, dans la liste ci-annexée, les lignes de chemins de fer qui seront soumises à la Convention comme remplissant les conditions nécessaires pour le service international.

Les dispositions à prendre d'un commun accord entre les gouvernements des Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention, auront la même valeur que la Convention elle-même.«

Les motifs donnés à l'appui de cet amendement ont été indiqués par l'Allemagne dans le mémoire qu'elle a communiqué.

La Commission vous propose d'accepter en principe l'amendement présenté par l'Allemagne, en rédigeant toutefois l'article 1er en ces termes:

La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises, qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant par les lignes de chemins de fer qui sont désignées à cet effet par chacun des Etats dans la liste ci-annexée.«

Les motifs de la Commission sont les suivants: D'après le projet de 1881 la liste des lignes de chemins de fer qui étaient soumis à la Convention n'était pas annexée à la Convention elle-même, elle ne faisait pas corps avec elle. Chaque Etat était tenu seulement, aux termes de l'alinéa 3 de l'article 60, de présenter cette liste au plus tard au moment de la ratification.

Il a paru convenable à la Commission qu'avant de donner leur adhésion, les Gouvernements respectifs eussent connaissance de cette liste qui fera partie intégrante de la Convention et dont la teneur peut justifier dans une certaine mesure l'acceptation ou le rejet de la Convention. Tous les Etats prenant part à la Conférence se sont déclarés prêts à présenter cette liste. La plupart sont même en mesure de la faire immédiatement. Il suffira donc d'indiquer dans le Protocole final de quelle manière les Etats qui n'auront point encore présenté leur liste avant la clôture de la Conférence auront à remplir cette formalité et, au besoin, dans quel délai ils devront le faire. Dans l'opinion de la Commission, les communications des Etats devront être faites au Conseil fédéral suisse, qui sera chargé de les transmettre à chacun des Etats contractants.

La proposition de la Commission, en ce qui concerne l'article 1er, motive celle de rayer le troisième alinéa de l'article 60, lequel devient inutile. —

La discussion générale est ouverte.

M. Baum propose, pour éviter toute confusion, de modifier l'alinéa 2 de cet article, dont le texte ne distingue pas entre les résolutions prises et celles à prendre à l'avenir entre les Etats. Cette proposition est ainsi conçue:

»Les dispositions jointes à la présente Convention et arrêtées par les Etats contractants, ainsi que celles à prendre d'un commun accord, auront la même valeur que la Convention elle-même.«

M. Gerstner, en signalant la nature et le but de l'alinéa 2, ne s'opposerait pas éventuellement à une modification rédactionnelle, à condition que le but de la proposition allemande ne fût pas changé.

MM. Asser et Gerstner font remarquer qu'en 3me débat il ne devrait plus être accueilli de nouveaux amendements de rédaction.

M. Gola croit qu'il suffirait, pour exprimer l'idée de M. Baum, de biffer les mots »à prendre d'un commun accord entre les Etats contractants« dans l'alinéa 2.

M. Kilényi propose un amendement de rédaction au texte français proposé par la Commission.

A la votation, la proposition de M. Baum est adoptée par huit voix contre deux.

L'amendement de M. Kilényi est adopté à l'unanimité.

M. Kilényi, estimant la rédaction de l'alinéa 1 de l'article 1 trop étroite, propose d'y ajouter une disposition ainsi conçue, en supprimant les mots »dans la liste ci-annexée«:

». . . . qui seront désignées à cet effet par chacun des Etats.

Les chemins de fer ainsi désignés par les différents Etats lors de la conclusion de la Convention sont indiqués dans la liste annexée à la présente Convention.«

La proposition de la Commission ne tient pas suffisamment compte du droit laissé aux Etats par la Convention de modifier la liste des chemins de fer par eux présentés.

MM. Meyer, Vice-Président, et Asser demandent que cette proposition soit discutée en même temps que l'article 58, qui fixe les conditions auxquelles les chemins de fer peuvent être admis au transport international et avec lequel elle est connexe.

M. Herich fait la proposition de nommer une Commission de rédaction chargée spécialement de mettre en concordance les textes français et allemand de la Convention et d'arrêter le texte des amendements votés par la Conférence.

M. le Vice-Président George ne voit dans la proposition de M. Kilényi qu'un amendement de forme qui doit être renvoyé à la Commission de rédaction dont il appuie aussi la création.

M. Kilényi accepte le renvoi de sa proposition à cette Commission.

M. le Président propose de composer cette Commission des 4 rap-

porteurs des Commissions I et II, soit de MM. de Seigneux, Asser, Baum et Vischer.

Cette proposition est adoptée, ainsi que celle de M. le Vice-Président George de renvoyer à la Commission de rédaction l'amendement de M. Kilényi.

L'article 1er est adopté quant au fond, et à la forme renvoyé à la Commission de rédaction.

Déclaration à insérer au protocole final.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

2° Proposition de l'Allemagne d'insérer dans le Protocole final la déclaration suivante ou une autre analogue:

»Est constaté le commun accord que, dans le cas où un transport ne touche le territoire étranger qu'en tant que l'exploitation du chemin de fer transporteur aboutisse à l'étranger ou qu'elle ne fasse que transiter à travers le territoire étranger, il n'y a pas de transport international dans le sens de cette convention.«

Pour se rendre compte de la portée pratique de la proposition de l'Allemagne, il faut se rappeler que certaines administrations de chemins de fer, qui ont leur siège social et leur exploitation principale dans un Etat, sont concessionnaires de plusieurs centaines de kilomètres situés dans les Etats limitrophes. Si l'on adoptait la manière de voir de l'Allemagne, les expéditions faites sur le réseau entier de ces administrations et sans transmission de Compagnie à Compagnie, ne seraient pas soumises aux dispositions de la Convention, mais seraient régies par le droit actuel avec ses diversités et ses conflits entre le droit territorial et le règlement d'exploitation. La Commission estime qu'une proposition comme celle de l'Allemagne serait une dérogation par trop profonde au principe posé à l'article 1er et qu'elle serait contraire aux raisons de droit et de fait, qui ont motivé l'entente des Etats dans la présente Convention.

La Commission vous propose donc de rejeter la proposition de l'Allemagne. Mais, d'autre part, la discussion qui a eu lieu dans le sein de la Commission, a démontré qu'un certain tempérament devait être apporté en pratique à l'inflexibilité de la définition du transport international tel qu'elle est faite à l'article 1er. En effet, il a été démontré par les Délégués de plusieurs Etats, qu'en matière de transport par voie ferrée, les formalités de douane n'étaient pas accomplies à la frontière géographique, mais dans des gares communes situées sur un point autre que la frontière réelle ou même respectivement dans des gares sises en deçà ou au-delà de la frontière.

Ce qui se passe aujourd'hui pour les relations par chemins de fer entre la France et l'Allemagne aux gares douanières d'Avricourt et de Deutsch-Avricourt a été donné pour exemple. Or, le petit tronçon qui sépare la frontière de la gare douanière, bien que situé sur territoire étranger, est presque toujours exploité par l'Administration qui a son siége

et son exploitation principale dans l'Etat limitrophe, et cette administration applique à ce tronçon ses règlements et son service interne, sous réserve bien entendu des dispositions de la loi territoriale. Exiger d'une manière absolue l'emploi de la lettre de voiture pour les expéditions ayant pour point de départ l'Etat limitrophe, et pour point d'arrivée cette gare douanière, et vice versâ, ce serait apporter un trouble par trop grand au régime actuel des chemins de fer, et cela sans avantage bien appréciable. En outre, beaucoup d'expéditeurs peuvent préférer l'emploi pour ces sortes d'expéditions des règlements du chemin de fer concessionnaire plutôt que de la loi internationale. En vue de procéder ou de faire procéder eux-mêmes aux formalités de douane, ils peuvent désirer briser le transport, en adressant leur marchandise à la gare douanière, aux conditions du service interne, pour qu'elle soit réexpédiée par une nouvelle lettre de voiture, une fois les formalités de douane accomplies par le destinataire.

Par ces motifs,

La Commission estime qu'il y a lieu d'apporter un tempérament au principe posé dans l'article 1er en ce qui concerne les expéditions faites d'un Etat limitrophe à destination de ces gares frontières et vice versâ, mais que la proposition de l'Allemagne irait beaucoup au-delà de ce tempérament exigé par des nécessités pratiques. Toutefois, la Commission est d'avis de laisser à l'expéditeur la faculté de choisir pour ces transports ou le régime actuel, ou la lettre de voiture internationale, et de ne pas le priver de l'exercice d'un droit dont le principe général est posé dans l'article 1er. C'est pour cela que la Commission vous propose de ne pas insérer cette exception facultative pour l'expéditeur dans la Convention, mais d'en faire l'objet d'une déclaration dans le Protocole final.

Une autre déclaration à insérer également dans le Protocole final concernera ces expéditions qui ne font qu'emprunter temporairement et en transit le territoire d'un Etat autre que celui de l'expéditeur. La Commission estime que ces sortes d'expéditions ne doivent pas être considérées comme étant soumises aux dispositions de la Convention, à la condition toutefois qu'elles aient lieu par l'entremise d'une seule et même administration de chemin de fer exploitant le réseau de la gare de départ à la gare de destination, sans interruption et sans transmission de compagnie à compagnie.

En conséquence, la Commission vous propose d'adopter la déclaration suivante, qui serait insérée dans le Protocole final:

Il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur des lignes dont l'exploitation dépend de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu qu'il n'y a pas lieu d'appliquer les dispositions de la présente Convention aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination de la gare frontière où doivent s'accomplir les formalités de douane à l'entrée sur le territoire d'un Etat limitrophe, »à moins que l'expéditeur ne réclame l'application

de la présente Convention«. Il en est de même réciproquement lorsque ces expéditions ont pour point de départ ladite gare frontière et pour lieu de destination l'une des gares de l'Etat limitrophe. —

M. le Vice-Président Villa fait, au nom de la Délégation italienne, la déclaration suivante:

»La Délégation italienne est d'avis que les propositions de l'Allemagne et de la France, déterminées par des circonstances particulières, importent des limitations qu'elle ne croit pas conformes à la lettre et à l'esprit de la Convention.

Néanmoins elle croit ne pas devoir refuser son adhésion à la déclaration à insérer au protocole final, en exprimant le vœu que ces limitations soient le plus tôt possible éliminées et que, dès lors, le principe d'une législation unique pour les transports qui sont effectués du territoire d'un Etat au territoire d'un autre Etat ait à recevoir une complète application.

En conséquence, la Délégation italienne demande qu'il lui soit donné acte au procès-verbal de cette déclaration.«

Dont acte.

La discussion est ouverte sur la Déclaration à insérer au Protocole final.

La Délégation russe propose de biffer dans le second alinéa, première phrase in fine, les mots »à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention«.

M. Farner, au nom de la Délégation suisse, propose:

1° de rejeter la déclaration à insérer au protocole final, aussi bien celle qui est proposée par l'Allemagne que celle que la Commission I a adoptée;

2° éventuellement, pour le cas où la proposition de la Commission serait adoptée, d'insérer après les mots »sur le territoire d'un Etat limitrophe« les mots »ou pour une station située entre cette gare et la frontière elle-même.«

M. Farner fait notamment ressortir que ce qui milite en faveur de cette suppression, c'est que la proposition allemande et celle de la Commission sont une dérogation au principe si clair de l'article 1er de la Convention. En outre, le texte actuel de l'article suffit amplement pour exclure les transits de l'application des règles de la Convention.

Quant à l'amendement subsidiaire, il vise le cas où des transports sont expédiés d'un pays dans un autre à destination d'une station située entre la gare où doivent s'accomplir les formalités de douane et la frontière. Ce cas se présente en Suisse.

D'autre part, la Délégation suisse demande qu'il soit inséré au procès-verbal que la Suisse, en adhérant à la Convention et à la déclaration au Protocole final, si cette dernière est adoptée, entend maintenir en vigueur la législation suisse vis-à-vis des chemins de fer auxquels elle a concédé l'exploitation des tronçons sur son territoire.

M. Lejeune propose de remplacer le second alinéa par une disposition ainsi conçue:

Pour l'application des dispositions de la présente Convention, les limites des territoires des Etats contractants sont marquées, pour chaque territoire,

par les gares frontières où s'accomplissent les formalités douanières à l'entrée sur le territoire des Etats limitrophes.

La Délégation russe et M. le Vice-Président Meyer demandent, vu leur importance, le renvoi des propositions belge et suisse à la Commission I. Le renvoi est combattu par M. Asser et M. le Vice-Président George qui font observer que la Commission I a déjà longuement discuté à ce sujet.

Par 6 voix contre 4, la Conférence rejette la motion d'ordre du renvoi à la Commission.

La discussion continue sur les propositions en présence de l'Allemagne, de la Commission I, de la Suisse et les amendements de la Russie, de la Suisse et de la Belgique.

La Délegation russe, appuyée par M. Kilényi, fait valoir qu'en laissant la faculté à l'expéditeur de choisir entre l'application des deux lois différentes on créerait, pour les chemins de fer, un état d'insécurité que rien ne justifie.

M. le Vice-Président George croit qu'au contraire il vaut mieux laisser toute liberté à l'expéditeur de choisir, dans ce cas, entre le service interne et la lettre de voiture internationale; c'est rendre service au public et aux chemins de fer.

Mais cette disposition doit, pour avoir force de loi, être insérée dans la Convention elle-même et non pas au Protocole final, ce dernier n'étant pas porté à la connaissance du public.

M. Gerstner répond qu'une déclaration au Protocole final aura la même valeur qu'un article de la Convention. Il prie M. le Président de bien vouloir, pour éviter tout équivoque, se prononcer sur cette question.

M. le Président Welti expose que, dans son opinion, les Délégations consigneront dans le Protocole final le résultat de leurs travaux, en demandant aux Etats qu'elles représentent de le ratifier.

Ce Protocole final contiendra les articles de la Convention avec ses annexes, ainsi que les déclarations dont la Conférence aura voté l'insertion. Ces déclarations auront la valeur d'interprétations authentiques. La ratification du Protocole final interviendra ensuite par un acte diplomatique qui, passé entre les divers Etats, donnera force de loi aux projets; dans un acte additionnel, également ratifié, seront insérées les déclarations authentiques.

M. Leibfried. La Conférence a voté l'article 1er; la déclaration au Protocole déroge à cet article. Il serait plus logique qu'un seul texte indiquât la règle et l'exception.

La Délégation russe motive encore son amendement par les raisons suivantes: Par l'amendement proposé à l'article 1er, la Commission a déjà dérogé au principe fondamental de la Convention, pour parer aux difficultés des douanes et donner à l'expéditeur la pleine liberté d'envoyer la marchandise ou par transport international direct ou par plusieurs transports internes rompus. C'est la seule liberté que la Délégation russe estime nécessaire de conserver à l'expéditeur.

Cet amendement réunit cinq voix contre cinq. En conséquence, l'Etat chargé de la présidence l'ayant rejeté, cet amendement n'est pas adopté,

aux termes de l'article 6 du Règlement pour les délibérations de la Conférence.

M. le Vice-Président George propose de dire à la première ligne de l'alinéa 2 de la Déclaration »il n'y a pas obligation d'appliquer«.

Cette proposition n'a pas été maintenue par son auteur.

M. de Pollanetz demande que le soin de régler cette question soit laissé aux Etats. Il dépose l'amendement suivant:

»La question de savoir si les dispositions de la présente Convention sont applicables ou non aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, soit en destination de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit en destination des stations situées entre cette gare et la frontière, et vice versâ, est réservée aux Conventions spéciales à conclure entre les Etats limitrophes«.

M. le Vice-Président George et M. Leibfried combattent cet amendement, qui est, par suite de cette opposition, retiré par son auteur.

M. Asser appuie ensuite l'amendement de la Délégation suisse, dont la justesse ne saurait être contestée. Quant à la forme, il y aurait lieu de la renvoyer à la Commission de rédaction.

A la votation, cet amendement a été voté à l'unanimité.

M. Gerstner: La proposition de l'Allemagne procède d'un principe simple et clair: les transports auxquels ne participent pas au moins deux administrations à des Etats différents ne sont pas soumis aux règles de la Convention. La dérogation que la Commission voudrait apporter à ce principe est arbitraire.

La discussion est close.

En votation éventuelle coordonnée, seront opposées les unes aux autres:

la proposition de l'Allemagne,
la proposition de la Belgique,
la proposition, amendée, de la Commission.

En votation éventuelle, la proposition de l'Allemagne est rejetée par 8 voix contre 2.

La proposition de la Belgique est rejetée par 6 voix contre 4.

En votation définitive, la proposition de la Commission est votée par 9 voix contre 1, qui se prononce pour la proposition de la Délégation suisse (demandant la suppression de toute déclaration au protocole).

La prochaine séance aura lieu lundi 12 juillet à 9 heures du matin.

La séance est levée à $6\frac{3}{4}$ heures.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Murset.

Annexe au Procès-verbal.

Après la séance, la Commission de rédaction a rédigé comme suit le texte de l'article 1er et de la Déclaration à inserer au Protocole final, votés en principe par la Conférence:

Article 1er de la Convention.

La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, ou qui seront indiquées ultérieurement par chacun des Etats contractants.

Les dispositions prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Déclaration à insérer au Protocole final.

Il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur des lignes dont l'exploitation dépend de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare d'un autre Etat.

Vme Séance.

Lundi 12 Juillet 1886, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Sont présents tous les membres de la Conférence, sauf MM. Peters, Gelmi et Fick.

M. le Président propose à la Conférence de charger la Commission de rédaction de rédiger les articles qui lui sont renvoyés par la Conférence; elle s'occupera, en outre, de la révision et de la coordination de tous les autres articles de la Convention y compris ceux qui n'ont pas fait l'objet d'une nouvelle discussion de la Conférence.

Les rédactions résultant de ce travail seront consignées au procès-verbal et il serait entendu qu'en suite de cette procédure par l'approbation des procès-verbaux successifs, la rédaction définitive du texte de la Convention se trouverait fixée et approuvée.

La Conférence passe à la discussion des articles de la Convention.

L'article 2 a été discuté et adopté dans la 3me séance.

Art. 3.

M. Baum propose de supprimer, dans le texte français de cet article, les mots »à émettre«, qui sont de trop et qui ne se trouvent pas dans le texte allemand.

M. Gerstner ne s'opposerait pas à la rédaction proposée, pourvu que l'on maintienne le principe adopté par la Conférence que la Convention et les Dispositions à émettre pour son exécution forment deux Projets de Traité séparés et que l'on ne préjuge pas la décision à prendre par chaque Etat sur la question de savoir à quelle autorité il appartient d'approuver l'un et l'autre de ces Projets de Traité.

M. Baum répond que sa proposition n'est pas contraire à la réserve faite par M. Gerstner et sur laquelle tout le monde est d'accord.

La proposition de M. Baum est renvoyée à la Commission de rédaction, qui est invitée à en tenir compte.

Art. 4.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

Proposition de l'Allemagne de rayer l'alinéa 1 et de rédiger comme suit l'alinéa 2:

»Les conditions insérées dans les tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles contenues dans les tarifs particuliers de chaque chemin de fer, ne seront valables, en ce qui concerne, etc.« (jusqu'à la fin d'après la teneur actuelle).

La Commission estime qu'il ne s'agit ici que d'un amendement de rédaction qui ne touche pas à une question de principe, et elle vous propose de rédiger l'article 4 comme suit:

Les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer ne seront valables, en ce qui concerne les transports internationaux, qu'autant qu'elles ne seront pas contraire à la présente Convention ou aux dispositions à émettre, sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Si l'on avait laissé subsister l'alinéa 1er de l'article 4, on aurait pu croire que par l'expression »il est loisible«, la Convention donnait aux chemins de fer un droit nouveau, tandis que la Conférence n'a eu en vue que de soumettre l'état actuel aux prescriptions de la loi internationale, lorsqu'il y a transport international. —

Cette proposition est adoptée sans discussion.

Art. 5.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la 1re Commission.

M. de Seigneux présente le rapport suivant:

Proposition de l'Allemagne de rédiger l'alinéa 1, première partie, comme suit:

»Tout chemin de fer auquel s'applique cette Convention est tenu

d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu, etc.«

La Commission n'estime pas qu'il soit nécessaire de modifier la rédaction de l'article 5, d'autant plus que cette rédaction est aujourd'hui en parfaite harmonie avec le texte nouveau de l'article premier.

Elle vous propose donc de maintenir le texte de l'article 5, premier alinéa du projet de 1881.

Propositions russes. La Russie propose d'éclaircir et de compléter cet article comme suit:

1. Afin d'éviter la diversité dans l'interprétation de la phrase »circonstances de force majeure«, faire remarquer que cette phrase comprend aussi le cas de suspension des transports par ordre du gouvernement.

2. Afin de rendre plus clair l'alinéa 2, le rédiger, après le mot »immédiatement«, ainsi que suit: »si les lois et les règlements du pays n'obligent pas le chemin de fer expéditeur à recevoir provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait s'effectuer immédiatement«.

3. Vu le sens indéterminé de l'expression »intérêt public«, faire remarquer à la fin de l'alinéa 3 que la dite expression entend en même temps l'intérêt de l'Etat.

4. Afin de déterminer la responsabilité des chemins de fer en cas de refus d'acceptation de la marchandise pour le transport ou du changement de l'ordre de son envoi, ajouter à la fin de l'alinéa 4 les mots suivants: conformément aux lois du pays«.

Sur le premier point, la Commission estime que l'existence de la force majeure est constatée d'après les lois du pays où elle se produit, et que le fait du prince est généralement considéré comme une circonstance de force majeure.

Sur le second point, la Commission croit que la rédaction de l'article 5 établit d'une manière suffisamment claire que, dans le cas où le transport ne peut s'effectuer immédiatement, les lois et règlements du pays décident si le chemin de fer est tenu de recevoir provisoirement les marchandises en dépôt.

Sur le troisième point, la Commission estime que la proposition russe ne peut être adoptée, parce que l'expression intérêt public est générale et que l'intérêt public se confond avec ce que la Russie entend par intérêt de l'Etat, en tant qu'il ne s'agisse pas d'une circonstance dans laquelle l'Etat agit dans un intérêt fiscal ou particulier, comme, par exemple, s'il exploite lui-même une ligne de chemin de fer.

Sur le quatrième point, la Commission estime que, s'il ne s'agit que de la forme de l'action, il va de soi que les lois du pays sont applicables, mais qu'en ce qui concerne le fond c'est la loi internationale qui doit être adoptée. —

En ce qui concerne l'alinéa 1 de cet article 5, M. Gerstner fait la motion d'ordre de renvoyer la discussion jusqu'à ce que la Conférence ait arrêté le texte de l'article 1er, avec lequel l'article 5 est connexe, aussi bien que l'article 58.

M. Kilényi est opposé au renvoi, la Conférence ayant voté le sens exact de l'article 1.

M. le Président croit aussi qu'il y a lieu d'ajourner la discussion de l'article 5, ce qui, à la votation, est voté par 6 voix contre 4.

Quant à la première proposition de la Russie, M. Gerstner déclare ne pas pouvoir s'associer aux motifs qui l'ont fait rejeter par la Commission I. On ne peut pas assimiler à un »fait du prince« toutes les décisions d'un gouvernement en pareille matière, attendu que souvent l'Etat exploite lui-même et pour son propre compte des lignes de chemins de fer. C'est, dans ce cas, aux tribunaux à dire si la mesure prise par l'Etat constitue ou non un cas de force majeure.

A la votation, les propositions de la Commission sont adoptées.

Art. 6.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I. M. de Seigneux présente le rapport suivant:

Lettre *c*.

Proposition de l'Allemagne de rayer les mots »ainsi que, le cas échéant, la mention que la marchandise est livrable en gare (station restante)«.

La Commission vous propose d'adopter la proposition de l'Allemagne.

Le texte de la lettre *c* laisserait supposer que le chemin de fer serait toujours obligé de livrer la marchandise à domicile, si l'expéditeur n'a pas indiqué dans la lettre de voiture la livraison comme devant s'effectuer en gare. Or, d'après l'article 19, ce sont les lois et règlements du pays qui règlent tout ce qui concerne la livraison, et il y a des Etats dans lesquels la livraison à domicile n'est pas obligatoire. Pour prévoir toutes les éventualités, il suffit de laisser à l'expéditeur la possibilité d'indiquer dans la lettre de voiture le mode de livraison en se conformant aux lois du pays. C'est ce qui a été fait dans le formulaire, au moins pour ce qui concerne la livraison faite en France. Il suffira de compléter la mention faite dans le formulaire en indiquant également les autres Etats dans lesquels la livraison à domicile n'est pas obligatoire pour le chemin de fer.

Les propositions de la Commission répondent au désir manifesté par les Compagnies françaises de chemins de fer. —

M. Kilényi fait observer que le mot allemand »bahnlagernd« ne correspond pas à »station restante«.

M. Asser lui répond que cela importe peu, puisque la Commission demande la suppression de ces mots.

La proposition de la Commission est adoptée.

Lettre *h*.

Proposition de l'Allemagne d'ajouter les mots »ainsi que la désignation, s'il y a lieu, d'un mandataire de l'expéditeur pour l'accomplissement des formalités de douane (article 10, alinéa 4).

La Commission estime que la proposition de l'Allemagne, qui lui paraît juste au fond, ne doit pas trouver sa place dans l'article 6, mais bien à l'article 10 et dans le formulaire de la lettre de voiture. En second lieu, la Commission fait remarquer que le délégué de l'expéditeur n'a pas

mission d'accomplir les formalités de douane, que seul le chemin de fer peut remplir aux termes de l'article 10, mais d'assister à ces formalités. Elle estime aussi que ce droit d'assister doit être conféré à l'ayant-droit.

La Commission vous propose donc de ne pas accepter la rédaction de l'Allemagne et son introduction dans la lettre *h* de l'article 6, mais de rédiger la première phrase de l'alinéa 4 de l'article 10 comme suit: »Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane, etc,, etc.« —

La proposition de la Commission est adoptée sans discussion.

Lettre *l*.

Proposition de l'Allemagne à la lettre *l*: modifier la teneur comme suit:

»La mention de la voie à suivre.

Toutefois, cette prescription n'est admissible — sauf la disposition sus-énoncée lit. *e*. — qu'autant qu'il est loisible à l'expéditeur de désigner les stations de douane que l'envoi doit toucher en passant d'un pays dans l'autre. Du reste, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.«

La Commission vous propose de tenir compte dans une certaine mesure de la proposition de l'Allemagne, en rédigeant la lettre *l* comme suit:

La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Alors même que l'expéditeur aurait indiqué la voie à suivre, le chemin de fer aura néanmoins la faculté, pour effectuer le transport, d'utiliser une autre voie, toutefois à la condition:

1° que les opérations de douane aient toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° qu'il ne soit pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire indiqué par l'expéditeur;

3° que la marchandise soit livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résultérait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture par l'expéditeur.

En fait, il importe peu à l'expéditeur que la marchandise soit expédiée par une voie ou par une autre, si le chemin de fer, en utilisant une autre voie que celle choisie par l'expéditeur, livre la marchandise dans le même délai et ne perçoit pas un prix de transport supérieur, tandis que le chemin de fer peut avoir, pour des raisons de service, grand intérêt à diriger la marchandise sur une autre voie que celle désignée par l'expéditeur.

D'autre part, l'expéditeur doit pouvoir obliger le chemin de fer à

faire accomplir les formalités de douane dans telle gare frontière où se trouve son représentant chargé par lui d'assister aux opérations de douane.

Par ces motifs, la Commission a cru devoir maintenir le principe que l'expéditeur a le droit d'indiquer la voie à suivre, en ne rendant pas toutefois cette obligation du chemin de fer tellement stricte qu'il ne puisse la modifier. Mais la Commission n'a pas voulu que cette dérogation obligeât l'expéditeur à payer une taxe plus élevée que celle qu'il a voulu payer, et à supporter des délais de livraison plus allongés. En second lieu, cette dérogation aux ordres de l'expéditeur ne doit pas lui nuire, en permettant au chemin de fer de remplir les formalités de douane dans une gare frontière autre que celle désignée par l'expéditeur. —

M. Herich relève une contradiction qui semble exister entre l'article 15 de la Convention, qui donne à l'expéditeur le droit d'arrêter la marchandise en cours de route, et la proposition de la Commission, aux termes de laquelle le chemin de fer peut utiliser une autre route que celle indiquée par l'expéditeur. Adopter cette dernière disposition serait rendre illusoire le droit de l'expéditeur. Quid, en effet, du cas où le chemin de fer aurait choisi une autre voie que celle que lui aurait indiquée l'expéditeur et où ce dernier voudrait arrêter sa marchandise en cours de route?

MM. Asser et de Seigneux répondent que la Commission a discuté cette question. L'article 15 énumère les trois cas dans lesquels l'expéditeur peut faire usage de son droit; ses ordres sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition. Peu importe donc la voie suivie; le chemin de fer la connaît et il est, par conséquent, à même de faire revenir la marchandise.

M. Perl fait observer qu'il est possible de réexpédier la marchandise à la gare de départ, mais non de l'arrêter en cours de route, si plusieurs lignes mènent à la station indiquée par l'expéditeur comme celle où doivent s'accomplir les formalités de douane. Il faudrait donc dire clairement que, dans ce cas, le chemin de fer n'aura à tenir compte de la demande de l'expéditeur d'arrêter la marchandise à une autre station que si cette station se trouve sur la ligne sur laquelle a lieu le transport de cette marchandise, et que dans l'hypothèse contraire, les ordres de l'expéditeur seront considérés comme incompatibles avec le service régulier de l'exploitation.

M. le Vice-Président George: L'observation de M. Herich est fondée dans le cas, prévu par l'article 15, où la marchandise doit être remise à une personne autre que le destinataire indiqué sur la lettre de voiture. Peu importe la voie suivie, pourvu que la marchandise arrive à destination dans les délais convenus. Aux termes de l'alinéa 5 de l'article 15, le chemin de fer peut se refuser à exécuter des ordres tardifs, c'est-à-dire des ordres qui apporteraient un trouble dans le service régulier de l'exploitation. Au contraire, si, par exemple, la marchandise n'a pas encore dépassé une bifurcation, il pourra la faire revenir.

M. Lejeune. La contradiction signalée par M. Herich existe, mais l'interprétation que M. George a donnée à l'article 15 est concluante: l'ordre d'arrêter la marchandise en cours de route pourra être

considéré comme tardif lorsque le chemin de fer jugera qu'il est arrivé trop tard et n'a pu être exécuté — sauf à justifier de sa bonne foi.

M. Gerstner croit aussi que la contradiction n'est qu'apparente.

M. Leibfried, au contraire, estime que le chemin de fer ne doit pas être juge de la tardivité de l'ordre et qu'il doit être toujours tenu de faire revenir la marchandise.

MM. le Vice-Président George et Lejeune répondent qu'en tout cas l'ordre doit être donné en temps utile.

M. Herich se déclare satisfait des explications auxquelles a donné lieu son observations.

La proposition de la Commission est adoptée à la votation par 9 voix contre une, donnée à la proposition de l'Allemagne.

M. Baum annonce que la Commission II déposera un alinéa supplémentaire à l'article 6, dès qu'elle sera tombée d'accord sur le texte du formulaire de la lettre de voiture.

MM. Gerstner et Kilényi proposent des modifications de pure forme, qui sont renvoyées à la Commission de rédaction.

Art. 7.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

Proposition de l'Allemagne de substituer aux mots de l'alinéa 2 in fine: »l'expéditeur présent ou dûment appelé« la phrase suivante: s'il est possible en présence de l'ayant-droit.«

Les Pays-Bas proposent la même modification.

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de biffer, à la fin du 2me alinéa, les mots: »l'expéditeur présent ou dûment appelé.«

La Commission n'estime pas qu'il convienne d'adopter ces différentes propositions. Dans son opinion, la vérification des marchandises peut être nécessaire, soit au point de vue de l'ordre public par une autorité de police, soit au point de vue de l'intérêt particulier du chemin de fer. Or, l'exercice de ce droit du chemin de fer serait excessif, s'il lui avait permis de procéder à une vérification en cours de route, sans que l'expéditeur fût présent, ou tout au moins sans qu'il ait été dûment appelé; d'autant plus que le chemin de fer a toujours la possibilité le vérifier le contenu des colis au moment de la réception de la marchandise au transport, et cela en présence de l'expéditeur. La Commission serait même, par ces motifs, disposée à aller plus loin encore et à restreindre le droit de vérification et son exercice à la gare de départ et à la gare de destination, sans préjudice naturellement de droit de vérification exercé par les autorités de police au point de vue de la sécurité et de l'ordre public. —

M. Gerstner fait observer que dans cette mesure il n'est pas toujours possible de séparer le caractère administratif du caractère d'une mesure de police et qu'on en rendrait l'exécution tardive ou impossible dans nombre de cas en exigeant strictement la présence de l'expéditeur. Il

maintient la proposition de l'Allemagne, et présente éventuellement, pour le cas où elle ne serait pas adoptée, l'amendement suivant:

» . . . . l'ayant-droit présent ou dûment appelé. Lorsque la vérification est ordonnée par des considérations de police du chemin de fer, l'ayant-droit est appelé, si les circonstances le permettent.«

Mais, en première ligne, la Délégation allemande maintient sa proposition primitive.

M. Asser déclare également que la Délégation des Pays-Bas ne retire par sa proposition.

M. le Vice-Président George estime qu'il vaut mieux dire »l'ayant-droit« que »l'expéditeur«. La vérification en cours de route présente des inconvénients et des dangers, tandis qu'une fois la marchandise arrivée à destination, c'est le destinataire, l'ayant-droit à la marchandise, qui est appelé à la vérifier.

M. de Seigneux croit aussi que le texte doit porter »ayant-droit.«

Quant au second alinéa concernant les vérifications faites par ordre de police, ce n'est pas à la Convention à statuer à leur égard. C'est à chaque Etat à les ordonner et à les régler, et si la loi autorise la présence de l'expéditeur, il sera appelé.

M. Kilényi recommande l'adoption de la proposition primitive de l'Allemagne. La proposition de la Commission rendrait illusoire le droit de l'expéditeur dans les cas où l'intérêt du chemin de fer serait en jeu.

M. le Vice-Président George combat la proposition de M. Gerstner, qui donnerait au chemin de fer la latitude de prendre, arbitrairement, des mesures de police. Il est appuyé par M. Lejeune, qui estime que la Conférence ne doit statuer qu'à l'égard des vérifications qui concernent l'exécution de la Convention.

La discussion est close.

M. le Président déclare que, en premier lieu, la votation portera séparément sur chacun des deux amendements éventuels à la proposition de la Commission, présentés par l'Allemagne, soit de remplacer »expéditeur« par »ayant-droit« et de faire à l'article l'adjonction:

Lorsque la vérification est ordonnée par des considérations de police du chemin de fer, l'ayant-droit doit être appelé si les circonstances le permettent.

Une fois cette votation terminée, la proposition de la Commission, avec les amendements qui auraient été votés, sera opposée en votation définitive à la proposition originaire de l'Allemagne.

A la votation, le premier amendement éventuel à la proposition de la Commission (»ayant-droit« au lieu de »expéditeur) est adopté sans opposition.

La seconde proposition éventuelle, qui tend à ajouter à l'alinéa 2 de l'article 7 la proposition de M. Gerstner, est adoptée par 6 voix contre 4.

En votation définitive sont opposées l'une à l'autre:

1. La proposition de la Commission amendée et ainsi conçue:

La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du

territoire où elle aura lieu, l'ayant-droit présent ou dûment appelé. Lorsque la vérification est ordonnée par des considérations de police du chemin de fer, l'ayant-droit doit être appelé si les circonstances le permettent.

2. La proposition primitive de la Délégation allemande, qui s'est, pendant la discussion, ralliée à la proposition de la Hollande, de substituer »ayant-droit« à »expéditeur«: La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu, s'il est possible en présence de l'ayant-droit.

Au moment de procéder à la votation, M. le Vice-Président George fait la motion d'ordre de renvoyer l'article à la Commission, la votation ayant été mal comprise.

Le renvoi à la Commiesion est adopté.

La séance est suspendue à midi. Elle sera reprise à 3 heures.

A la reprise de la séance, MM. les Rapporteurs de la Ire Commission annoncent que cette dernière propose à la Conférence de rédiger comme suit le 2e alinéa de l'article 7, qui lui a été renvoyé ce matin:

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public. —

A cette proposition est opposé l'amendement originaire de l'Allemagne, tendant à substituer aux mots de l'alinéa 2 in fine »l'expéditeur présent ou dûment appelé« les mots »s'il est possible en présence de l'expéditeur.«

A la votation, l'amendement allemand est rejeté par 6 voix contre 4, et la proposition de la Commission est adoptée par 8 voix contre 2.

Art. 8.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la IIe Commission, à laquelle cet article avait été renvoyé.

M. Baum présente en français le rapport suivant:

1. L'article 8 de la Convention a été renvoyé une seconde fois à l'examen de la Commission II. Celle-ci, après avoir discuté les observations présentées à la séance de la Conférence du 8 juillet 1886,

considérant que l'article 8 est relatif à la conclusion du contrat de transport dans la gare expéditrice;

considérant que l'alinéa 4 de l'article 8 est relatif aux obligations à assumer par le chemin de fer en ce qui concerne les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids soit au nombre des colis;

considérant, d'autre part, que le n° 3 de l'article 31 règle la question de non-responsabilité pour les avaries survenues aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales conclues avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le

territoire de l'Etat où elles sont appliquées, doivent être chargées par l'expéditeur ou déchargées par le destinataire,

a émis l'avis qu'il y avait lieu de biffer dans l'alinéa 4 les mots »et à décharger«, ainsi que »et le destinataire« et de rédiger comme suit cet alinéa 4 de l'article 8:

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, autant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture, etc.

2. L'amendement proposé par la Russie au texte de l'alinéa 4 de l'article 8 a été renvoyé une seconde fois à la Commission II.

Après nouvel examen de l'amendement russe, la majorité de la Commission II:

Considérant que l'alinéa 4 de l'article 8 ne porte pas dérogation aux prescriptions de l'article 7, et que l'alinéa 3 l'article 7 donne complète satisfaction aux préoccupations exprimées par la Délégation russe,

a voté de maintenir son précédent avis et d'écarter l'amendement présenté par la Russie. —

Les propositions de la Commission sont adoptées sans discussion quant au fond, et quant à la forme l'article 8 est renvoyé à la Commission de rédaction, après quelques observations de MM. Gerstner, Baum et Lejeune.

Art. 10.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

Proposition des Pays-Bas que cet article dise clairement que les obligations d'un commissionnaire regardent uniquement les formalités de douane, d'octroi et de police; d'autre part, que le chemin de fer ne peut se servir d'un commissionnaire que sous sa propre responsabilité.

La Commission croit répondre au désir manifesté par les Pays-Bas en vous proposant de rédiger la seconde partie de l'alinéa 3 de l'article 10 en ces termes:

Celui-ci sera libre de confier ce soin sous sa propre responsabilité à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Il faut également, pour les raisons qu'il a été donné plus haut, rédiger la première phrase de l'alinéa 4 du présent article comme suit:

Toutefois, l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations le douane, etc., etc. —

Ces propositions sont adoptées à l'unanimité, M. Gerstner ayant, au nom de la Délégation allemande, déclaré ne pas maintenir l'opposition qu'il leur avait faite au sein de la Commission.

L'article 10 est renvoyé à la Commission de rédaction, qui tiendra compte d'une modification proposée par M. Baum au texte français.

Art. 11.

La discussion de cet article est renvoyée, MM. les Rapporteurs n'étant pas encore en mesure de présenter leur rapport.

Art. 12.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Ire Commission.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

L'Allemagne propose de rayer dans l'article 4 du texte allemand les mots »et 4«.

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer, qui voudraient que le quatrième alinéa fût biffé ou au moins modifié, afin que le délai de la prescription pour les réclamations concernant les erreurs de taxes corresponde aux dispositions du nouveau code de commerce français.

La radiation proposée par l'Allemagne doit être faite. Il ne s'agit que d'une erreur matérielle à rectifier.

Quant au désir manifesté par les Compagnies françaises, la Commission estime qu'il ne peut être pris en considération, la législation française dont parle ces compagnies n'étant encore qu'à l'état de projet. —

Adopté sans discussion.

Art. 15.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Ire Commission.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

L'Allemagne et les Pays-Bas proposent de rédiger la dernière partie de l'alinéa comme suit:

». . . . . sera responsable du préjudice causé par ce fait, vis-à-vis du destinataire, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.«

Cette proposition nous paraît fondée, puisque les tiers ne peuvent acquérir des droits vis-à-vis des chemins de fer par la possession du duplicata. Il s'en suit que l'ayant-droit ne peut être que le destinataire. Nous vous proposons d'adopter l'amendement.

L'Allemagne a encore proposé de rédiger comme suit l'alinéa 6:

»Les ordres mentionnés à l'alinéa 1er doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite et signée par l'expéditeur, conformément au formulaire prescrit par les dispositions à émettre. La dite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de vuiture, lequel sera transmis en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.«

Considérant qu'il convient d'insérer les règles concernant la nullité de certains actes, non dans les dispositions à émettre, mais dans la Convention elle-même, nous vous proposons d'adopter l'amendement présenté par l'Allemagne avec une légère modification du texte français.

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer qui voudraient que le droit de modifier le contrat de transport ne fût accordé à l'expéditeur que moyennant la remise ou restitution du duplicata de la lettre de voiture.

La Commission estime que ce désir ne peut être pris en considération, attendu que l'expéditeur peut avoir besoin du duplicata et qu'en conséquence on ne peut l'obliger de se dessaisir de cette pièce. Du reste, il semble que par l'adoption de l'amendement de l'Allemagne, d'après lequel la déclaration doit être répétée sur le duplicata, il sera fait droit au désir des Compagnies françaises.

La Commission vous propose en outre quelques légères modifications de rédaction en vue d'éviter l'expression »d'ordres ultérieurs«, qui pourraient donner lieu à une interprétation erronée. —

M. le Vice-Président George constate que l'alinéa 6 amendé par la Commission répond au désir formulé par les Compagnies françaises de chemins de fer, qui ne demandaient que la représentation du duplicata par l'expéditeur.

Les propositions de la Commission sont adoptées sans opposition.

La discussion des articles suivants est renvoyée jusqu'à ce que les propositions y relatives de la Ire Commission aient été imprimées et distribuées à MM. les Délégués.

La Conférence passe à l'examen des articles renvoyés à la Commission II.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de cette dernière.

Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention.

M. Baum, rapporteur :

§ 2.

Trois amendements ont été proposés au texte du § 2 des Dispositions pour l'exécution de la Convention, deux par l'Allemagne et un par les Pays-Bas.

Le premier amendement allemand a pour but de remplacer de formulaire de la lettre de voiture, adopté lors de la Conférence de 1881, par un autre formulaire dont le libellé est joint aux amendements de l'Allemagne.

La discussion de cet amendement viendra en temps apportun lorsque la Commission II examinera le nouveau formulaire proposé pour la lettre de voiture.

Les deux autres amendements, l'un de l'Allemagne, l'autre des Pays-Bas, sont identiques et proposent de remplacer, dans l'alinéa 3 du § 2 des Dispositions, le mot »devra« par le mot »pourra«.

La rectification demandée a été admise par la Commission; elle met en concordance le texte français avec le texte allemand. —

Adopté.

§ 6.

M. Baum, rapporteur :

L'Allemagne a formulé deux amendements au texte du § 6 des Dispositions; elle propose d'abord, dans l'alinéa 1, lettre *b*, ainsi conçu :

»Pour la petite vitesse :

1⁰ Délai d'expédition . . . . . 1 jour

2⁰ Délai de transport par fraction indivisible de 225 kilomètres 2 jours.«

de remplacer les mots »225 kilomètres« par »250 kilomètres«.

Cette question avait déjà été discutée en 1881, et on avait, sur la demande des Délégations italienne et hollandaise, adopté le chiffre de 225 kilomètres pour la petite vitesse. Les objections qui avaient été élevées en 1881 contre l'adoption du chiffre de 250 kilomètres proposé de nouveau par la Délégation allemande, n'ayant plus été renouvelées au sein de la Commission II pendant la discussion de l'amendement, cette Commission a été d'avis qu'il convenait de remplacer le chiffre de 225 kilomètres par celui de 250 kilomètres. —

Adopté.

Le second amendement de l'Allemagne demande la suppression du n⁰ 5 de l'alinéa 3.

En vertu de cet alinéa 3, les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires. Le n⁰ 5 de l'alinéa 3 énonce ceux des cas admis lors de la Conférence de 1881, dans lesquels les délais supplémentaires peuvent être accordés, à savoir le cas où un transbordement a lieu lors du passage d'un wagon du territoire d'un Etat sur le territoire de l'Etat voisin.

Après avoir discuté l'amendement allemand, la Commission II,

considérant que c'est à la demande des Délégations autrichienne et hongroise que le texte du n⁰ 5 de l'alinéa 3 avait été adopté en 1881 par la Commission II et approuvé par la Conférence plénière,

considérant qu'il convient de ne pas accorder des délais qui porteraient préjudice aux transports internationaux, et que pendant les opérations de douane les délais de livraison sont suspendus,

considérant qu'en fait les délais accordés pour la transmission des marchandises d'un Etat à l'autre sont suffisants, pour effectuer les transbordements,

considérant que les motifs qui avaient amené les transbordements en question sur les frontières austro-hongroises n'existent plus depuis que, par une loi et un réglement réciproques, on a mis fin à la saisie, par des créanciers, du matériel roulant sortant du territoire de l'Autriche et de la Hongrie,

considérant que la délégation russe a demandé le maintien du n⁰ 5 de l'alinéa 3 par suite des transbordements obligatoires à la frontière en raison de l'écartement de la voie et des opérations de la douane, et qu'il est donné satisfaction à cette demande, d'une part, par le n⁰ 4 de l'alinéa 3 et, d'autre part, par le 7ᵐᵉ alinéa du § 6;

considérant qu'il est donné satisfaction par l'alinéa 7 du § 6 à une demande formulée par la délégation italienne en vue du maintien du n° 5, en raison des transbordements souvent nécessités à la frontière par la nature du matériel roulant,

a émis l'avis que, sous réserve expresse que l'amendement proposé par l'Autriche au texte de l'article 23 sera adopté par la IIIme Conférence, il y avait lieu d'adopter l'amendement allemand et de supprimer le n° 5 de l'alinéa 3. —

M. Kilényi demande le maintien du n° 5, que la Commission veut supprimer. Les motifs présentés par MM. les Rapporteurs à l'appui de la proposition de la Commission laisseraient croire que l'exception statuée par le n° 5 n'a plus de raison d'être, du moment que le matériel roulant des chemins de fer d'un Etat contractant sera insaisissable sur le territoire d'un autre Etat contractant. Ces deux questions ne sont pas connexes. Il y a des considérations pratiques qui militent en faveur du maintien du n° 5. Les chemins de fer se voient souvent dans la nécessité d'opérer un transbordement de marchandises à la frontière, afin de ne pas avoir un nombre trop considérable de leurs wagons sur territoire étranger. Or, les délais de livraison fixés au 1er alinéa du § 6 sont si brefs que les chemins de fer ne pourront opérer un pareil transbordement sans les dépasser. Il importe donc de maintenir le texte actuel du n° 5 au 3me alinéa du § 6.

A la votation, la proposition de M. Kilényi réunit 2 voix contre 8 qui se prononcent pour la proposition de la Commission II.

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

Art. II.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum présente le rapport suivant:

Un premier amendement a été proposé par l'Allemagne et a pour but d'ajouter, à la fin de l'alinéa 2 actuel, les dispositions suivantes:

»Les amorces en bandelettes et en lamelles (Zündbänder, Zündblättchen) sont transportées aux conditions ci-après mentionnées:

1. Lesdits objets seront empaquetés au nombre de 100 grains-amorces au plus — qui en tout ne contiendront pas plus de 0,75 gramme de substance explosive — dans des boîtes de carton. Les boîtes, au nombre de 12 au plus, seront réunies en un rouleau, et tout au plus 12 rouleaux seront formés en paquet solide avec enveloppe de papier.
2. Les paquets seront emballés — sans addition d'autres objets — dans des caisses en forte tôle ou en bois très-solide, les unes et les autres ne dépassant pas 1,2 mètre cube, de sorte qu'il y ait entre les parois des caisses et leur contenu un espace d'au moins 30 millimètres, devant être rempli avec de la sciure de bois, paille, étoupe ou des objets analogues, et propres à empêcher chaque mouvement ou dérangement des paquets, lors même qu'il y aurait une secousse.

3. Les caisses porteront la mention de leur contenu, ainsi que la désignation lisible de l'expéditeur et de la fabrique.
4. Chaque envoi sera accompagné d'une attestation du fabricant et d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, portant que les prescriptions ci-dessus indiquées ont été observées.

   Une même attestation sera dressée sur la lettre de voiture par l'expéditeur, sous vérification officielle de la signature.«

Un second amendement à l'alinéa 2 a été ultérieurement présenté par la Délégation allemande; il est ainsi conçu :

Les bonbons fulminants ne sont admis au transport qu'emballés, en parties de 6 à 12 pièces, dans des cartons, qui eux-mêmes seront renfermés dans des caisses en bois.

»Les pois fulminants sont admis au transport sous les conditions suivantes :

1. Ces objets seront emballés par 1000 pièces au plus, qui en tout ne contiendront pas plus de 0,5 gramme d'argent fulminant, dans des bois de carton garnies de sciure de bois.
2. Les cartons doivent être emballés — sans addition d'autres objets — dans des récipients en forte tôle ou dans des caisses en bois solides, les unes et les autres ne dépassant pas 0,5 mètre cube, de sorte qu'il y ait entre les parois des récipients et leur contenu un espace d'au moins 30 millimètres devant être rempli avec de la sciure de bois, paille, étoupe ou matières analogues et propres à empêcher chaque mouvement ou dérangement des cartons, lors même qu'il y aurait une secousse.
3. Les récipients porteront la mention de leur contenu, ainsi que la désignation lisible de l'expéditeur et de la fabrique.
4. Chaque envoi sera accompagné d'une attestation du fabricant et d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, portant que les prescriptions ci-dessus indiquées ont été observées.

   Une même attestation sera dressée sur la lettre de voiture par l'expéditeur, sous vérification officielle de la signature.«

Après une longue discussion des deux amendements de l'Allemagne, la Commission II, tout en reconnaissant la valeur technique des dispositions indiquées par les amendements pour les précautions à prendre lors de l'empaquetage, de l'emballage et de la vérification des substances explosibles en question,

considérant que le système d'empaquetage, d'emballage et de vérification préconisé par les amendements peut présenter des différences sensibles avec les systèmes usités dans quelques-uns des Etats contractants;

considérant que, dès lors, il n'y a pas lieu d'imposer un système déterminé et uniforme;

considérant, en outre, que le § 1 des dispositions relatives à l'exécution de la Convention stipule dans son dernier alinéa que deux ou plusieurs Etats contractants pourront par des Conventions spéciales adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international;

est d'avis que les substances explosibles dont l'Allemagne propose d'insérer les noms à la fin d'alinéa 2 actuel des prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions ne doivent pas être soumises aux règles de la présente Convention internationale. —

La Délégation allemande demande que l'on vote sur l'amendement présenté par elle. Cet amendement est rejeté par 6 voix contre 4. La proposition de la Commission est donc adoptée.

Art. III.

M. Baum présente le rapport suivant:

Un amendement de l'Allemagne propose de rédiger cet article III comme suit:

»Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très-solide de 1,2 mètres cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.«

La seule différence qui existe entre le nouveau texte de l'article 3 et celui adopté en 1881 consiste dans la substitution du mot »récipient« au mot »caisse« contenu dans le texte de 1881. Le nouveau texte proposé par l'Allemagne donne une latitude plus grande que l'ancien en ce qui concerne les systèmes d'emballages; il est donc de nature à favoriser le trafic international; aussi la Commission II propose-t-elle de l'adopter. —

Adopté.

Art. IV.

M. Baum, rapporteur:

L'Allemagne propose de rayer la 2me partie de l'article IV, ainsi conçue:

»Au lieu des caisses en bois on peut toutefois aussi employer des tonneaux en bois très-solides.«

Par suite du changement de rédaction survenu au texte de l'article III, la suppression de la deuxième phrase de l'article IV s'impose ici. La Commission II est d'avis d'adopter l'amendement et de rayer la 2me phrase de l'article IV. —

Adopté.

M. le Vice-Président George fait une observation concernant la rédaction de cet article. Renvoyé à la Commission de rédaction.

Art. VII.

M. Baum présente le rapport suivant:

Un premier amendement présenté par l'Allemagne et modifié par elle par un amendement ultérieur propose de rédiger comme suit l'une des dispositions additionnelles à l'article VII:

»La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons de fer, à

moins que cet article ne soit emballé en d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles de fer, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées, fortement imbibées de lessive de chlorure de calcium, de sorte qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration, incombe également le soin de fournir les bâches.«

Après avoir discuté l'amendement de la délégation allemande, la Commission a été d'avis d'adopter l'amendement proposé, sous la réserve qu'il y avait lieu de supprimer les mots »fortement imbibées de lessive de chlorure de calcium, de sorte« et de remplacer ces mots par les suivants »préparées de telle manière«.

Cette modification d'une partie du texte de l'amendement allemand a été introduite par la Commission dans le but de donner toute latitude en ce qui concerne la préparation des bâches à employer et à ne pas empêcher les expéditeurs de se servir de substances reconnues bonnes pour cette préparation et autres que le chlorure de calcium.

Un deuxième amendement a été formulé par l'Allemagne à l'article VII, tendant à insérer à la fin de cet article la disposition suivante:

»La celloïdine produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées en papier imperméable et ensuite dans des boîtes en fer blanc bien collées.«

La Commission II, après avoir discuté l'amendement,

considérant qu'elle ne voit pas d'inconvénient à ce que la celloïdine soit classée au nombre des objets admis au transport international sous certaines conditions;

considérant que les conditions d'emballage de la celloïdine peuvent différer d'un des pays contractants à l'autre,

est d'avis d'adopter l'amendement de la délégation allemande sons la réserve que les derniers mots du texte proposé, à savoir:

»en papier imperméable et ensuite des boîtes en fer blanc bien collées« soient remplacées par les mots suivants: »de façon à empêcher complètement toute dessication.« —

Les propositions de la Commission sont adoptées sans discussion.

Art. VIII.

M. Baum, rapporteur:

Par un amendement, l'Allemagne propose de supprimer l'article VIII, qui est ainsi conçu:

»Les mèches obtenues par un mélange de résidus de pétrole, de résines et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, et connues dans le commerce sous le nom de »Pasta«, ne sont admises à l'expédition qu'emballées dans des boîtes en fer blanc ou dans des récipients en bois hermétiquement clos.«

Il n'y a pas d'inconvénient à faire droit à la demande de l'Allemagne, car elle reporte seulement à l'article XXXIII les objets énoncés à l'article VIII.

La Commission a adopté l'amendement et conclut à la suppression de l'article VIII.

Comme conséquence de cette suppression, le numérotage des articles suivants serait à changer et la Commission propose, pour éviter ce changement, de mettre l'article relatif à la celloïdine sous le n⁰ VIII. —

Adopté.

Art. IX.

M. Baum, rapporteur:

L'amendement présenté par l'Allemagne au texte de l'article IX consiste à modifier comme suit les dispositions du n⁰ 2 de cet article:

»Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.«

La nouvelle rédaction apporte trois modifications au texte de l'ancien n⁰ 2.

D'abord elle exige que les paniers et cuveaux soient munis d'anses.

Ensuite elle présente une addition en ce qui concerne »le couvercle qui, consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues, devra être imprégné de lait d'argile ou de chaux avec du verre soluble.«

Enfin l'amendement réduit de 75 à 60 kilogr. le poids brut d'un colis isolé.

L'obligation de munir d'anses les paniers ou cuveaux destinés au transport des matières dangereuses ou inflammables énumérées à l'article IX, en rendant la manutention des paniers et cuveaux plus facile, doit être considéré comme une amélioration du texte primitif.

Il en est de même, et pour le même motif de la réduction de 75 à 60 kilogrammes du poids brut d'un colis isolé.

Quand aux obligations qui résultent de la nouvelle rédaction en ce qui concerne la substance et la préparation du couvercle de ces paniers et cuveaux, la Commission a été d'avis d'adopter le texte proposé, en l'amendant toutefois de telle manière que sa rédaction plus large ne pût avoir rien de contraire au système d'emballage usité dans l'un ou l'autre des pays contractants. La Commmission II propose en conséquence de remplacer la phrase suivante de l'amendement:

»le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux avec du verre soluble« par un texte un peu différent, ainsi conçu:

»le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile, de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble.« —

Adopté.

Art. XV.

M. Baum, rapporteur:

Dans la nomenclature des acides minéraux liquides de toute nature, la Délégation allemande propose de remplacer le mot »vitriol« par les mots »esprit de vitriol«.

Aucune objection n'a été soulevée au sein de la Commission II contre la modification proposée, que la Commission est d'avis d'adopter. —

Adopté.

Art. XIX.

M. Baum, rapporteur:

Un amendement est présenté au texte de cet article par l'Allemagne, qui demande qu'à la 4me ligne on remplace le nombre VIII par le nombre IX et qu'à la 7me ligne on substitue au nombre X le nombre XI.

Deux erreurs se sont glissées dans le texte de l'article XIX. La proposition allemande a pour but de supprimer ces deux erreurs et la Commission II propose de rectifier en conséquence le texte de l'article XIX. —

Adopté.

Art. XX.

M. Baum, rapporteur:

L'amendement présenté par l'Allemagne à l'article XX a pour but de remplacer le texte adopté pour cet article en 1881 par un texte nouveau qui modifie et élargit le cadre de la rédaction de 1881.

Le nonvel article proposé classe d'abord en deux catégories les produits dénommés dans l'ancien article XX suivant leur poids spécifique à la température de 17° 5.

Dans le premier alinéa de la première partie du nouvel article XX se trouve en particulier le pétrole brut ou rectifié, dans le cas où sa densité est supérieure à 0,780 à la température de 17° 5 centigrade, ou dans le cas où il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température inférieure à 21° centigrade et à une hauteur barométrique de 760 millimètres.

La seconde partie du nouvel article s'applique au pétrole brut et rectifié et aux produits de la distillation du pétrole dont la densité est inférieure à 0,780 et supérieure à une température de 17° 5 centigrade.

Le nouveau texte contient, comme l'ancien, les prescriptions relatives à la nature des récipients à employer pour les transports de ces produits, et aux conditions de chargement et déchargement et d'arrimage des colis.

En un mot, le nouvel article renferme, pour les deux catégories de produits auxquels il s'applique, une instruction complète relative aux récipients à employer, à la manutention de ces récipients et aux diverses précautions à prendre en ce qui concerne ces transports.

Dans la discussion à laquelle cet article a donné lieu, on a fait valoir que cet article, constituant un véritable règlement sur le transport du pétrole et des produits dérivés, ne devait pas trouver sa place dans une convention internationale, mais devait plutôt figurer dans le tarif de transport

de ces pétroles. On a ajouté que le contrôle des prescriptions relatives à la mesure des poids spécifiques à une température déterminée, ou celui de l'émission de vapeurs à une température et à une pression déterminées étaient, sinon impossible dans la plupart des gares, du moins très difficile, et qu'il était dangereux, au point de vue de la responsabilité du chemin de fer, d'insérer des clauses dont le contrôle ne pouvait pas avoir lieu.

Néanmoins, après une longue discussion, la majorité de la Commission II,

considérant que la création des deux catégories de produits de l'article XX est rationnelle et répond aux progrès de la science;

considérant que la majeure partie des dispositions du nouvel article XX relatives à la nature des récipients, à la manutention des colis, etc., se trouvent déjà contenues dans l'ancien article XX,

a été d'avis d'adopter la nouvelle rédaction de l'article XX, telle qu'elle a été proposée par les délégués allemands, sous la réserve que la pression atmosphérique de 760 mm. indiquée au premier alinéa du nouvel article XX soit rapportée au niveau de la mer, et que les alinéas n° 7et 8 de la deuxième partie du nouvel article XX soient modifiées conformément aux propositions de la délégation autrichienne.

Le nouvel article XX devrait donc être rédigé comme suit:

A. Le pétrole à l'état brut et rectifié, en tant qu'il ait un poids spécifique d'au moins 0,780 dans une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou qu'il n'émette pas de vapeurs inflammables dans une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres, rapportée au niveau de la mer;

les huiles préparées avec le goudron de lignite, en tant qu'elles aient au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solaroel, photogène, etc.);

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine),

sont soumis aux dispositions suivantes:

1. Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases en métal étenches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles;

bb. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffi-

sante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans la première partie du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n° XXI, concernant l'essence de pétrole, etc.

B. Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, en tant que ces matières aient un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 dans une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1. Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons à bassin) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre; en ce dernier cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa. quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles;

bb. quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre sans superposition.

8. Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot »inflammable« imprimé sur fond rouge les mots »à porter à la main«. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: »manoeuvrer avec précaution«.

9. Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés en la première partie du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 dans une température de 17,5° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXI concernant l'essence de pétrole, etc.

La Commission ne voit pas d'inconvénient à mettre dans un article spécial portant le n° XXI la 2me partie indiquée sous la lettre B de l'amendement de l'Allemagne à l'article XX, et par suite de modifier le numérotage ultérieur. —

Adopté.

Art. XXI (ancien).

M. Baum présente le rapport suivant:

La Délégation allemande propose de donner une nouvelle rédaction à l'article XXI. Le nouveau texte diffère de l'ancien en ce qu'il indique:

1° la température à laquelle doit être prise la densité de l'essence de pétrole et autres produits inflammables désignés à l'article XXI;

2° les conditions détaillées que doivent remplir les récipients, ainsi que les précautions à prendre pour la manutention et l'arrimage des colis.

Les observations présentées par la Commission II au sujet de l'article XX sont à reproduire ici textuellement en ce qui concerne l'article XXI.

Il en est de même relativement aux modifications proposées par la Délégation autrichienne à la rédaction des nos 7 et 8 de cet article XXI.

La rédaction suivante de cet article est proposée par la Commission:

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, en tant que ces matières aient un poids spécifique de 0.680 ou moins dans une température de 17,5° Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes:

1. Ces objets ne peuvent être transportés que:
   a. dans des vases en métal étanches et capables de résister, ou
   b. dans des vases en verre, en ce dernier cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:
      aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de farine fossile ou autres substances meubles.
      bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2. Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4. Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5. En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXIV.

6. Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par des anses.

7. Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais bien l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8. Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux ou paniers arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot »inflammable« imprimé sur fond rouge, les mots: »à porter à la main«. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: »à manoeuvrer avec précaution«. —

Adopté.

Art. XXX (ancien).

M. Baum, rapporteur:

La délégation allemande demande qu'il soit fait deux additions au texte actuel de l'article XXX. La première addition consiste à insérer à la fin du 1er alinéa de cet article, après les mots »wagons complets« la phrase suivante:

»Pour la laine ayant servi au nettoyage, voir l'alinéa 3.«

La seconde addition proposée a pour but d'ajouter à l'article XXX un 3me alinéa qui serait ainsi conçu:

»La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.«

Aucune objection n'a été élevée par la Commission II à ce que les deux dispositions additionnelles proposées par l'Allemagne soient adoptées. Mais, en présence de la différence de rédaction entre le texte allemand et le texte français de l'alinéa 3 proposé par l'Allemagne, la Commission est d'avis de rédiger comme suit le texte français de cet alinéa:

»La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des caisses, fûts ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.« —

Adopté.

Art. XXXIII (ancien).

M. Baum, rapporteur:

Un amendement de l'Allemagne a pour but d'insérer dans l'article XXXIII après les mots »copeaux de bois, etc.«, la disposition additionnelle suivante:

»ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables.«

L'addition proposée par l'Allemagne à l'article XXXIII n'est autre chose que l'ancien article VIII, supprimé à la demande de l'Allemagne et dont les dispositions ont été reportées, avec une rédaction plus générale, de l'article VIII (ancien) à l'article XXXIII (ancien).

La Commission II est d'avis qu'il n'y a aucun inconvénient à faire droit à la proposition allemande, qui est, du reste, une conséquence de la suppression de l'ancien article VIII, suppression acceptée précédemment par la Commission. —

Adopté.

M. Baum fait observer que, par suite du dédoublement du nouvel article XX en deux articles, il y a, à partir de l'article XXI, un changement de numérotage dont il faudra tenir compte dans les articles suivants et dans les citations de ces articles.

Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

Art. I.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum, rapporteur, s'exprime comme suit:

L'alinéa 3 de l'article I du Règlement relatif à l'institution d'un Office central doit fixer le maximum de la dépense que les frais de cet Office ne pourront pas dépasser jusqu'à nouvelle décision. Chargée de la fixation de ce chiffre maximum, la Commission II a prié un de ses membres, M. le Président Vischer, de demander à M. le Conseiller fédéral Président de la IIIme Conférence des renseignements sur les bases que le Conseil fédéral comptait adopter pour l'organisation et la surveillance de l'Office central.

Après avoir discuté les renseignements et les chiffres produits, la Commission II,

considérant qu'il est difficile de fixer dès à présent d'une façon précise, qu'elle sera l'extension des fonctions de l'Office central des chemins de fer et que, par suite, il convient d'attendre les résultats de l'expérience pour pouvoir déterminer avec quelque certitude le montant des frais de cet Office;

considérant que, s'il a paru rationnel de s'inspirer, pour la détermination de la dépense maxima en question, des chiffres de la dépense prévue en 1886 pour l'Office central des Postes et des Télégraphes, il convient d'ajouter que l'Union postale comprend toutes les nations civilisées de la Terre, tandis que la Convention internationale pour les chemins de fer ne s'applique même pas à tous les Etats de l'Europe;

considérant néanmoins que, eu égard à l'incertitude qui règne encore aujourd'hui sur l'importance et les limites qu'il y aura lieu d'assigner aux fonctions de l'Office central des chemins de fer, il est rationnel de fixer, pour le maximum de la dépense de cet Office, un chiffre plutôt trop élevé que trop bas, de manière à faciliter le travail d'organisation et de surveillance qui incombe au Conseil fédéral, étant entendu, du reste, que le Conseil fédéral fera tout ce qui sera possible pour assigner à ces dépenses de justes limites;

considérant qu'il ne paraît pas utile d'établir dans ces conditions un budget detaillé de l'Office central des chemins de fer et qu'il serait rationnel, pour les motifs qui précèdent, de fixer à cent mille francs (100,000) la dépense maxima à prévoir dans l'alinéa 3 de l'article I;

considérant que, conformément à l'opinion de la Délégation suisse, ce chiffre de fr. 100,000 semble être un maximum supérieur aux dépenses effectives qu'entraînera le fonctionnement de l'Office central et qu'en admettant même que la dépense effective atteigne fr. 100,000, il en résulterait, d'après la statistique internationale des chemins de fer établie pour l'année 1882, que pour les 125,000 kilomètres environ, qui seront soumis à la présente Convention internationale, la dépense par kilomètre atteindrait fr. 0,80;

est d'avis de fixer à cent mille francs (100,000) le chiffre de la dépense maxima de l'Office central, à insérer à l'alinéa 3 de l'article I du Règlement relatif à l'institution d'un Office central. —

Adopté.

La séance est levée à $5^1/_2$ heures.

La prochaine séance plénière aura lieu demain à 4 heures de l'après-midi.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Murset.

VIme Séance.

Mardi 13 Juillet 1886, à 4 heures de l'après-midi.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Sont présents tous les membres, sauf M. Peters.

Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

Art. III.

Messieurs les Rapporteurs de la Commission I proposent de rédiger comme suit l'alinéa 6 de cet article:

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le Directeur adressera d'office à l'Etat auquel appartient le chemin de fer un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur dans la liste des chemins de fer par lui présentés pour le service des transports internationaux. —

Sur l'observation de M. Zehetner que les mots »pour le service des transports internationaux« doivent être supprimés par suite du texte adopté pour l'article 1er de la Convention, la proposition de la Commission I est renvoyée à la Commission de rédaction.

Dispositions règlementaires.

§ 7.

Messieurs les Rapporteurs de la Commission I proposent de rédiger comme suit le § 7:

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4. —

Adopté sans discussion.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Ire Commission sur les articles suivants de la Convention:

Convention.

Art. 18.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

L'Allemagne propose de remplacer, dans l'alinéa 3 du texte allemand, les mots »der Betheiligten« par »des Absenders«.

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de remplacer (3me alinéa) les mots: »Le chemin de fer aura le droit de décider, en se laissant guider par l'intérêt de l'expéditeur, s'il convient, etc.« par la rédaction suivante: »Le chemin de fer aura le droit de décider si, dans l'intérêt de l'expéditeur, il convient, etc.«

La proposition de l'Allemagne n'est qu'un amendement de rédaction nécessaire pour conformer le texte allemand au texte français.

Quant à la demande des Compagnies françaises, la Commission estime qu'il y a lieu de s'en tenir au texte du projet de 1881, et qu'une nouvelle rédaction pourrait être interprétée dans un sens autre que celui donné par les rédacteurs. —

M. Durbach demande le renvoi de cet article à la Commission de rédaction, les deux textes, allemand et français, ne concordant pas.

Adopté.

Art. 23.

M. de Seigneux, rapporteur:

Amendement proposé par la Délégation autrichienne:

Ajouter à l'article 23 comme dernier alinéa:

»Les Etats contractants s'engagent, en outre, à garantir, contre toute perturbation ou entrave, la circulation sur les voies ferrées de leur territoire. En conséquence, il ne sera autorisé aucune mesure conservatoire ou exécutoire sur les objets appartenant à un chemin de fer d'un autre Etat contractant, spécialement sur le matériel fixe et roulant ou sur le numéraire que ce chemin de fer peut avoir sur leur territoire.«

Afin de prévenir tout malentendu, la Russie propose de rédiger l'alinéa 4 comme suit:

»Ni les sommes provenant du transport international, ni le matériel faisant part dudit transport ne seront saisissables dans aucun autre Etat, excepté celui auquel appartient le chemin de fer propriétaire desdites sommes et dudit matériel.«

L'Allemagne propose d'ajouter dans l'alinéa 3 in fine, après le mot »marchandise«:

»sauf le compte-rendu définitif conformément à l'alinéa 1 de cet article«.

L'obligation de transport international imposée aux chemins de fer par la Convention crée entre eux des relations et des rapports dont il convient de prévoir les effets. Du moment où l'on oblige un chemin de fer à devenir créancier d'un autre, il faut que cette créance soit protégée contre les saisies qui pourraient être faites soit par le chemin de fer étranger soit par des tiers, pour d'autres causes que le transport international. C'est pour cette raison que le projet de la Commission, imitant en cela le projet de 1881, déclare ces créances insaisissables. Ce principe se justifie également par la considération que le chemin de fer créancier ne doit pas être distrait de son juge naturel, à raison d'une obligation exceptionnelle, que lui impose la Convention. Mais la Commission n'a pas voulu que cette interdiction de saisir les créances résultant du transport inter-

national entre chemins de fer fût absolu. Il est juste que les tiers aient le droit d'actionner le chemin de fer devant le juge naturel de celui-ci, et, une fois leur créance admise par ce juge, qu'ils puissent en poursuivre le recouvrement sur l'actif du chemin de fer, même sur celui consistant en créances résultant du transport international. La rédaction proposée par la Commission ne tranche pas la question de savoir si et comment l'exécution aura lieu, vu la diversité de législation sur l'exécution des jugements en pays étranger, diversité que la Convention n'avait pas à régler.

L'obligation de transport crée également entre les chemins de fer des relations en ce qui concerne le matériel roulant, et il faut que ce matériel soit insaisissable aussi bien que les créances elles-mêmes, et dans les mêmes conditions. — La Commission a appliqué ce même principe aux objets mobiliers en général, contenus dans ce matériel, en tant qu'ils sont la propriété du chemin de fer.

En vous proposant la rédaction qu'elle a adoptée, la Commission croit avoir répondu dans la mesure du possible aux désirs manifestés par l'Autriche et la Russie.

L'Allemagne a proposé d'introduire dans l'alinéa premier une légère modification de texte. La Commission a pris en considération cette proposition en introduisant les mots »sauf compte définitif à faire conformément à l'alinéa 1er du présent article«.

La Commission vous propose en conséquence de rédiger comme suit les alinéas 3, 4 et 5 de l'article 23 :

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grévée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sauf compte définitif à faire conformément à l'alinéa 1er du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, en tant que ces créances ont pour cause un transport international, et lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier, sont insaisissables, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers quelconques généralement contenus dans ce matériel, pour autant qu'ils sont la propriété du chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire. —

M. le Vice-Président Villa fait observer que l'article 23 prévoit le cas où la marchandise voyage en port dû; il ne dit rien du cas inverse qui se présente pourtant fréquemment dans la pratique. Quand la marchandise voyage en port payé, le second transporteur devient créancier du premier et doit aussi pouvoir le débiter en compte-courant des frais et créances grévant la lettre de voiture.

MM. Steinbach, Lejeune et Asser répondent qu'il serait superflu d'insérer dans l'article 23 une disposition de ce genre, car, dans cette hypothèse, le second transporteur n'est pas obligé de faire crédit au premier.

M. Gola propose d'ajouter, à l'alinéa 1er de cet article, aux mots »chaque chemin de fer est tenu après encaissement« les mots »soit au départ, soit à l'arrivée«.

A la votation, cet amendement est adopté en principe par 8 voix contre 2 et renvoyé à la Commission de rédaction.

A la demande de M. le Vice-Président George, les alinéas 4 et 5 sont renvoyés, pour le texte français, à la même Commission.

Art. 25.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France a fait part du désir des compagnies françaises de chemin de fer, tendant à la suppression des deux dernières lignes du 3me alinéa, à partir des mots ». . . en présence de témoins«.

La Commission estime qu'il y a lieu d'admettre cette proposition. Du moment où l'on dit que la vérification doit être faite conformément aux lois du pays où elle a lieu, cela suffit. Il serait inutile et dangereux d'avoir l'air de contredire l'application de ce principe, en faisant mention dans la loi internationale de la présence de témoins, du concours d'experts, et de la présence, si possible, de l'ayant-droit. —

M. Gerstner demande à la Conférence de rétablir le texte voté en 1881.

M. le Vice-Président George fait observer que la Commission a discuté le texte et jugé que la présence de témoins n'assurait aucune garantie à l'expéditeur.

A la votation, la proposition de la Commission est adoptée par 9 voix contre 1.

Art. 26.

M. de Seigneux, rapporteur:

L'Allemagne propose de rédiger la dernière partie de l'alinéa 2 en ces termes: »celui-ci ne pourra intenter l'action que muni du consentement du destinataire«.

L'idée qui a guidé l'Allemagne dans sa proposition est juste. Il ne suffit pas que l'expéditeur et le destinataire soient d'accord sur l'action à intenter, il faut que cet accord soit constaté par une pièce justificative produite par l'expéditeur.

La Commission vous propose la rédaction suivante:

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire. —

Cet article est renvoyé, sur la demande de la Délégation russe, à la Commission de rédaction. Le texte n'est pas le même dans les deux langues.

Art. 28.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France fait part que les Compagnies françaises de chemins de fer ont trouvé cet article très obscur et qu'elles n'ont pu se rendre compte de son sens précis.

Bien que la Commission estime que la rédaction de l'article soit correcte, elle reconnaît toutefois que l'idée serait exprimée d'une manière plus claire sous une forme positive, au lieu d'employer la forme négative. Elle vous propose la rédaction suivante :

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions, et qu'il s'agisse d'une réclamation fondée sur le même contrat de transport que la demande principale. —

M. le Vice-Président Meyer propose de remplacer le mot »réclamation« par le mot »demande«, et de supprimer les mots »que la demande principale«.

Renvoyé à la Commission de rédaction.

Art. 31.

M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer de rédiger le dernier alinéa comme suit : »Dans les différents cas énumérés plus haut, il y aura présomption que l'avarie résulte des causes indiquées, à moins que l'ayant droit ne prouve le contraire.

La rédaction de cet article a déjà été le sujet d'une longue discussion en 1881. La Commission préfère conserver le texte primitif plutôt que de le changer, d'autant plus que la proposition des Compagnies françaises n'aurait pas pour effet de modifier sensiblement les principes adoptés. —

Adopté sans discussion.

M. Baum rapporte ensuite en ces termes, au nom de la Commission II, sur le même article :

A la suite des modifications introduites par la Commission II au texte de l'alinéa 4 de l'article 8, il convenait de mettre l'alinéa 3 de l'article 31 en harmonie avec la nouvelle rédaction de l'alinéa 4 de l'article 8.

La Commission II propose, en conséquence, de rédiger comme suit le texte de l'alinéa 3 de l'article 31 :

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, doivent être chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire. —

Adopté.

Art. 32.

M. de Seigneux, rapporteur :

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de

chemins de fer de remplacer au 3me alinéa les mots »lorsqu'il aura été prouvé« par »lorsque l'ayant-droit aura prouvé.

La Commission vous propose de laisser subsister tel quel le texte de 1881, qui lui paraît répondre à l'intention des rédacteurs. —

Adopté sans discussion.

Art. 33.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France a communiqué la demande des Compagnies françaises de chemins de fer, de supprimer cet article.

La Commission vous propose de maintenir l'article 33. Le principe admis dans cet article lui paraît juste et utile. Il existe dans la législation récente de la plupart des Etats et doit trouver sa place dans la législation internationale. —

Adopté sans discussion.

Art. 34.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France a fait part de la demande des Compagnies françaises de chemins de fer, de supprimer, à la fin de cet article, les mots »par l'expéditeur«.

L'observation faite par les Compagnies françaises de chemins de fer est juste. Il est, en effet, possible que les frais alloués ne soient pas tous déboursés par l'expéditeur. La Commission vous propose donc de biffer les mots »par l'expéditeur«.

Adopté sans discussion.

Art. 35.

M. de Seigneux, rapporteur:

L'Allemagne propose de constater, par une déclaration au Protocole final, que les hautes parties contractantes sont d'accord sur ce point:

> que les dispositions prévues par l'article 35 ne porteront aucune atteinte aux prescriptions en vigueur dans les Etats isolés, d'après lesquelles les conditions pour le transport à établir par les Administrations des chemins de fer sont soumises à l'homologation préalable de la part de l'Etat.

Ladite interprétation est absolument conforme à l'intention qui, d'après la déclaration du Délégué néerlandais au procès-verbal de la séance du 8 octobre 1881, pages 119 et 120, a présidé à la rédaction de l'article 35, acceptée par la IIme Conférence sur la proposition de ce Délégué.

La Commission est d'avis que le principe dont l'Allemagne demande la reconnaissance va de soi. Elle vous propose de faire droit à la demande. —

Adopté.

Art. 36.

M. de Seigneux, rapporteur:

La Russie propose d'insérer dans le premier alinéa, après »l'ayant-droit«, les mots suivants: »s'il l'a demandé«. Par là on éviterait l'envoi de l'avis, on abrégerait, dans le cas où il serait superflu, le délai de la garde des marchandises en dépôt, ainsi que le temps nécessaire pour conclure les comptes entre les chemins de fer.

La Commission est d'avis que les motifs invoqués par la Russie à l'appui de sa demande sont fondés et elle propose de modifier le premier alinéa de l'article 36 dans ce sens que l'ayant-droit à l'indemnité peut faire dans la quittance la réserve que, si la marchandise est retrouvée, il en soit immédiatement avisé, mais que, à défaut de cette réserve, le chemin de fer n'est pas tenu de faire cet avis.

La France a fait part de la demande des Compagnies françaises de supprimer cet article.

La Commission est d'avis que cette demande n'est pas fondée. —

En leur nom personnel, MM. les Rapporteurs demandent à la Commission II de rédiger un formulaire destiné à libeller la demande de l'ayant-droit pour obtenir la délivrance de la marchandise retrouvée.

La Délégation russe et M. Baum ne croient pas ce formulaire nécessaire, l'ayant droit pouvant mentionner ses réserves à cet égard sur la quittance qu'il donne au chemin de fer en recevant l'indemnité. Il faut éviter de multiplier le nombre des formulaires à annexer à la Convention.

M. Lejeune estime que cette formalité est superflue. Le chemin de fer doit pouvoir exiger de l'expéditeur qu'il se prononce au moment du paiement de l'indemnité. S'il a un motif pour réclamer sa marchandise, il s'en réservera le droit.

M. le Vice-Président George demande le renvoi de cet article à la Commission I.

Adopté.

Art. 38.

M. de Seigneux, rapporteur:

La Russie insiste sur la modification de cet article dans le sens que l'ayant-droit ne soit pas tenu de prouver le montant du dommage, ce qui serait contraire au principe de l'assurance. De plus, la Russie propose, afin de sauvegarder les chemins de fer contre les fraudes des expéditeurs, de restreindre le montant de l'intérêt à la livraison par un maximum (en pour cent du prix réel de la marchandise en question).

La Commission propose le rejet de cette proposition. —

Adopté.

La prochaine séance aura lieu demain, 14 courant, à 3 heures après-midi.

La séance est levée à $5^3/_4$ heures.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Muret.

VIIme Séance.

Mercredi 14 Juillet 1886, à 3 heures de l'après-midi.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Absents: MM. Gelmi et Peters.

Le procès-verbal de la IVme séance est approuvé.

MM. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I sur les articles suivants:

Art. 36.

M. de Seignenx présente en français le rapport suivant:

Pour faire droit aux observations qui ont été faites, la Commission propose la nouvelle rédaction suivante de l'article 36:

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de trente jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de trente jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée conformément aux lois de son pays. —

Cette rédaction est adoptée sans discussion.

Art. 40.

M. de Seigneux, rapporteur:

La Russie demande que l'on biffe de l'alinéa 1 et de l'alinéa 2 ce qui concerne l'obligation de prouver le dommage.

La Commission, s'en référant aux motifs qu'elle a donnés à l'occasion de l'article 38, propose de ne pas adopter cette proposition de la Russie. —

Adopté.

M. Baum, rapporteur de la Commission II déclare qu'en présence des conclusions formulées par la Commission I sur l'amendement russe, il n'y a pas lieu de modifier les propositions présentées au nom de la Commission II sur les deux amendements à l'article 40 qui avaient été renvoyées à cette dernière Commission. Le texte de l'article 40 arrêté par la Commission II et adopté dans la IIIme séance de la Conférence, n'a par suite aucun changement à subir.

Art. 41.

M. de Seigneux, rapporteur:

Les Compagnies de chemins de fer français désirent que les mots »ou faute grave« soient supprimés.

La Commission ne partage pas cette manière de voir. En revanche, elle propose de biffer l'énumération des articles telle qu'elle est faite dans le projet de 1881. —

Adopté

Art. 42.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France a fait part de la demande des Compagnies françaises de supprimer cet article.

La Russie propose de modifier cet article »en ce sens que les intérêts »de la somme fixée comme indemnité commencent à courir à partir du »jour où la demande en indemnité aura été faite, et que le chemin de »fer soit exempt desdits intérêts s'il indemnise l'ayant-droit avant qu'un »mois ne se soit écoulé depuis le jour de la réclamation.«

La Commission propose en première ligne de maintenir le principe posé dans l'article 42 en modifiant toutefois la rédaction de cet article dans le sens de la première partie de la proposition russe. Il est juste et c'est un principe de droit généralement adopté, que les intérêts ne courent que du jour de la demande. Par l'expression demande, la Commission n'entend pas qu'il soit nécessaire d'introduire une action en justice, mais qu'il suffira de formuler une demande écrite au chemin de fer. — Quant à la seconde partie de la proposition russe, la Commission ne peut l'adopter, car elle donnerait au chemin de fer une faculté qui serait contraire au principe général que les intérêts courent à partir de la demande. Il appartient au chemin de fer d'arrêter le cours des intérêts en réglant l'indemnité le plus promptement possible, et il doit ces intérêts parce qu'il a été fautif. —

M. Gerstner demande l'ajournement de la discussion de cet article, la délégation allemande n'ayant pas encore reçu de son Gouvernement des instructions au sujet des propositions de la Russie.

A la votation, toutes les délégations, sauf celle de l'Allemagne, votent la proposition de la Commission.

Art. 44.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France fait part des propositions suivantes des Compagnies françaises de chemins de fer:

a. au chiffre 1, biffer les mots: ou fautes graves.«

b. au chiffre 4, lettre *a*: Réduire à 2 jours le délai de réclamation pour dommages non apparents extérieurement.

La Russie propose de rayer le n° 2 et d'ajouter à l'alinéa 8 la phrase »les dispositions du 4° ne sont pas applicables, si le destinataire a, suivant »les lois du pays, le droit de vérifier la marchandise à la gare de destination.«

La Commission propose de repousser les demandes des Compagnies françaises. Elle estime qu'il est nécessaire de prévoir le cas de faute grave,

le juge ayant le droit dans chaque cas d'apprécier la portée de la faute. Quant au délai accordé pour reconnaître les avaries non apparentes extérieurement, le projet de 1878 l'avait fixé à 15 jours, celui de 1881 l'a déjà réduit à 7; la Commission ne voit pas la nécessité de le réduire encore à 2 jours, d'autant plus que, pour certaines expéditions, ce délai serait insuffisant.

Quant aux propositions de la Russie, elles sont retirées, vu les décisions prises au sujet de l'article 38 et à la suite des explications qui ont été données dans la Commission à l'occasion de l'article 44. —

Adopté.

Art. 46.

M. de Seigneux, rapporteur:

L'Allemagne propose de substituer, dans la dernière partie du texte allemand, au mot »anzustellen« le mot »angestellt«.

La France a communiqué la demande des Compagnies françaises de chemins de fer que le délai pour la prescription des actions en indemnité soit fixé conformément aux dispositions du nouveau projet concernant les articles 105 et 109 du Code de commerce français.

Il y a lieu d'adopter la proposition allemande. Celle des Compagnies françaises doit être rejetée, la législation dont il est question n'étant encore qu'à l'état de projet. —

Adopté.

Art. 50.

M. de Seigneux, rapporteur:

La France a fait part de la proposition des Compagnies françaises de chemins de fer de supprimer dans le premier membre de phrase les mots: »des administrations entre elles« et de rédiger la fin de la première phrase comme suit: »pourvu que l'assignation ait été dûment dénoncée, soit aux administrations, soit aux parties qui ont pris part au contrat de transport, à actionner par voie de recours, et que les unes et les autres aient été à même d'intervenir dans le procès.«

La proposition des Compagnies françaises pourrait laisser supposer que les ayant-droit, autres que les administrations de chemins de fer, doivent être parties en cause dans l'action en recours des chemins de fer entre eux. Or, c'est justement ce que la Convention n'a pas voulu. Le procès en recours ne doit avoir lieu qu'entre les chemins de fer ayant pris part au transport, après que la question de fond aura été jugée par le juge compétent entre l'ayant-droit et le chemin de fer actionné conformément à l'article 27. Quant à l'action que le chemin de fer voudrait exercer contre l'expéditeur qu'il estime responsable de la faute, elle pourrait donner lieu à une demande spéciale qui serait introduite devant le tribunal compétent suivant les lois et dispositions en vigueur dans chaque Etat. La Commission propose le rejet. —

M. le Vice-Président George. La Délégation française a déclaré et expliqué à la Commission que l'application de cet article pouvait donner lieu à de sérieuses difficultés; mais comme la convention pourra être mo-

difiée dans trois ans, la France n'insiste pas, pour le moment, pour qu'il soit fait droit au désir des grandes Compagnies.

La proposition de la Commission est adoptée.

M. Gerstner demande ensuite le renvoi de cet article à la Commission de rédaction.

Adopté.

Art. 54.

M. de Seigneux, rapporteur:

La Russie propose d'ajouter à cet article la phrase suivante: »Le droit d'établir les bases de ces conventions particulières est réglé selon les lois du pays.«

Considérant qu'il sera tenu compte de la proposition russe dans une déclaration à insérer au Protocole final, la Commission propose d'écarter, pour le moment, cet amendement. —

Adopté.

Art. 56.

M. de Seigneux, rapporteur:

Les Pays-Bas proposent la suppression de la seconde partie du premier alinéa, du moins en ce qui concerne les condamnations en dommages-intérêts.

Dans quelques Etats, le demandeur qui succombe peut être condamné, soit à des dommages-intérêts, soit à une amende comme plaideur téméraire. La Commission estime que le projet, en admettant le principe que les jugements rendus en vertu des dispositions de la Convention seront exécutoires dans tous les Etats contractants, est allé aussi loin qu'il pouvait aller, et qu'il y aurait un danger à étendre les effets de ces jugements rendus par un tribunal étranger à des condamnations autres que celles prévues dans l'article 56.

En conséquence, la Commission propose le rejet de la proposition des Pays-Bas.

Cependant, pour mettre hors de doute que l'exception concernant les dommages-intérêts ne comprend pas la condamnation aux dépens, la Commission propose de rédiger comme suit la seconde partie de l'alinéa 1:

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

M. le Vice-Président Meyer fait observer que les deux textes français et allemand ne concordent pas entre'eux. »Sicherstellung für Prozesskosten« n'est pas la »cautio judicatum solvi«. —

Renvoyé à la Commission de rédaction, afin de mettre le texte français en harmonie avec le texte allemand en ce qui concerne ce dernier point.

Pour le reste, la proposition de la Commission I est adoptée.

Art. 57.

M. de Seigneux, rapporteur:

L'Autriche a déclaré retirer sa proposition. —

M. Steinbach déclare qu'elle était technique de sa nature et que d'ailleurs elle n'avait pas été appuyée dans le sein de la Commission I.

Art. 58.

M. de Seigneux, rapporteur:

La Commission propose de rejeter les propositions de l'Allemagne et des Compagnies françaises et de rédiger l'article 58 comme suit:

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'introduction ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article premier. — L'Office devra aviser immédiatement les autres Etats, de même que les Administrations intéressées, des notifications qu'il aura ainsi reçues.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la convention.

La simple réception de l'avis de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf en ce qui concerne les transports en cours qui devront être continués jusqu'à destination.

L'Allemagne proposait de rédiger l'article 58 comme suit:

»L'admission d'une ligne nouvelle dans la liste des chemins de fer soumis à la convention a lieu par la décision de l'Etat auquel appartient cette ligne. Cette décision sera communiquée à l'Office central mentionné dans l'article 57, lequel Office devra faire part de ladite communication aux autres Etats contractants, ainsi qu'aux administrations intéressées des chemins de fer, et procéder à la publication.

En ce qui concerne, etc. (comme alinéa 2 sans changement).

S'il s'agit de rayer ultérieurement une ligne de la liste des chemins de fer soumis à la convention, une telle radiation n'est admissible, à défaut d'un commun accord entre les Etats contractants, que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article III du règlement relatif à l'institution d'un Office central.

A partir du jour où l'exclusion d'une ligne de chemin de fer devient valable, il n'est plus permis d'accepter, conformément aux clauses et conditions de la présente convention, des transports auxquels la ligne exclue viendrait participer. Les transports acceptés avant ledit jour devront être continués jusqu'à destination.«

La France a fait part de la proposition des compagnies françaises de chemins de fer, en admettant que le texte actuel soit maintenu, de rédiger le commencement de l'article 58 comme suit:

»Les décisions de chaque gouvernement relatives à la liste des lignes

de chemins de fer qui seront désignées comme remplissant les conditions nécessaires pour le service des transports internationaux, etc.«

Les motifs de la Commission sont les suivants:

La Commission n'estime pas que l'on puisse contraindre un Etat à maintenir sur la liste des chemins de fer qu'il a désignés, un chemin de fer que cet Etat a constaté ne plus être capable de remplir les obligations résultant du transport international, pour une raison financière ou un empêchement matériel. — En introduisant dans l'article la phrase »pour une raison financière ou un empêchement matériel«, la Commission a voulu dire que le bon plaisir d'un Etat ne suffirait pas pour l'autoriser à rayer de sa liste tel ou tel chemin de fer, mais que cette décision devait être prise pour des raisons financières ou ensuite des faits matériels, dont le Gouvernement aurait constaté l'existence, mais dont il doit être le seul juge. Donner aux autres Etats le droit d'exiger des motifs, et par conséquent celui d'en contester la valeur, serait introduire dans la Convention une idée qui pourrait donner lieu à de sérieuses difficultés et qui, d'autre part, n'aurait pas de sanction.

La Commission a indiqué dans sa rédaction la procédure à suivre pour le cas où l'un des Etats voudrait présenter un chemin de fer nouveau, ou faire rayer de la liste un chemin de fer déjà inscrit. Toutes les communications des Etats devront être faites à l'Office central, et celui-ci en avisera les Etats. —

M. le Vice-Président Meyer fait observer que cet article statue au sujet de l'inscription et de la radiation d'un chemin de fer sur la liste présentée par chaque Etat. Quant à l'inscription, la proposition allemande a, sur celle de la Commission, l'avantage d'exprimer mieux l'idée que c'est l'Etat qui, par l'inscription d'un chemin de fer sur la liste qu'il présente, le fait admettre au transport international.

En ce qui concerne la radiation d'un chemin de fer, il y a une différence de fond entre la proposition de la Commission et celle de l'Allemagne, que la Délégation allemande maintient. Eventuellement, si la proposition de la Commission venait à être adoptée, M. Meyer propose de rédiger l'article 58 comme suit:

Alinéa 1, comme le propose l'Allemagne.

Alinéa 2, comme le projet de 1881.

Alinéa 3, comme suit:

»La radiation d'un chemin de fer a lieu par l'Office central en vertu d'une déclaration de l'Etat auquel le chemin de fer appartient, portant que cet Etat a constaté que, pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, le chemin de fer en question ne se trouve plus dans la condition, etc.«

Alinéa 4, comme dans la proposition de la Commission I.

Ce texte est plus clair et plus précis. Il exprime mieux l'idée que c'est aussi par une décision de l'Etat auquel un chemin de fer appartient, qu'a lieu la radiation de ce chemin de fer de la liste en question.

M. le Vice-Président George rappelle que la Commission s'est prononcée en majorité pour la rédaction qu'elle propose, à la suite d'une

longue discussion sur laquelle il serait inutile de revenir, d'autant plus que la proposition de M. Meyer paraît être de pure forme.

M. le Président fait observer que M. Meyer a fait trois propositions; deux, de nature rédactionnelle, qui doivent être renvoyées à la Commission de rédaction, et la troisième, touchant au fond, qui est mise en discussion.

M. Gerstner. L'article 1er ne concorde pas avec l'article 58, et il y aurait lieu, éventuellement, de les renvoyer à la Commission de rédaction.

M. le Vice-Président Meyer attire l'attention de la Commission de rédaction sur les mots »empêchement matériel« (3me alinéa), dont le sens est plus étroit que celui des mots »thatsächliche Behinderung«.

M. Kilényi combat les propositions de M. Meyer: l'Etat doit être seul juge de la nécessité de l'admission ou de la radiation d'un chemin de fer. C'est à ce principe que les propositions de M. Meyer semblent porter atteinte. Pour bien exprimer le droit souverain de chaque Etat en cette matière, il propose de supprimer dans l'alinéa 3 (Commission) les mots »que celui-ci a constaté«.

M. Gerstner. La Commission n'a pas entendu donner aux Etats un droit absolu: elle propose un moyen terme. L'Etat ne peut exclure un chemin de fer que pour des motifs déterminés, des empêchements qui soient de nature matérielle ou financière, mais il est seul juge des motifs qui l'ont décidé à prononcer la radiation. La Commission a voulu, en principe, exclure l'arbitraire des Etats. Eventuellement, M. Gerstner demandera à la Commission de rédaction de préciser cette idée.

M. le Président constate que la Commission fait une proposition transactionnelle.

M. le Vice-Président George croit que la suppression, demandée par M. Kilényi, des mots: »que celui-ci a constaté«, irait à l'encontre de ce qu'il s'est proposé. Le droit donné à chaque Etat de constater qu'un chemin de fer n'est plus à même de satisfaire aux obligations que lui impose la Convention, établit sa souveraineté à cet égard; il n'entend pas être contrôlé par les autres. Seulement, chaque Etat prend l'engagement moral de n'exclure un chemin de fer que pour des raisons matérielles ou financières. C'est là ce qu'exprime suffisamment le texte proposé par la Commission.

M. Kilényi a voulu bien faire établir que l'Office central pas plus que les Etats contractants n'auront le droit de contester la décision prise par un Gouvernement pour exclure un chemin de fer du transport international ou de lui demander des preuves à l'appui de cette décision. Il se déclare satisfait de l'insertion de cette discussion au procès-verbal.

M. le Président fait observer que cette idée est très-clairement exprimée dans les rapports de MM. de Seigneux et Asser.

A la votation, la proposition de la Commission est adoptée par 9 voix contre 1.

Art. 60.

M. de Seigneux rapporte en ces termes au nom de la Commission I:

La Commission estime qu'il y a contradiction entre la première phrase du 1er alinéa et le 2me alinéa de cet article, et, pour la supprimer, elle propose de rédiger ainsi le 1er alinéa:

»La présente Convention engagera chaque Etat pour la durée de trois années à partir de l'époque de son entrée en vigueur.«

Ensuite de la décision prise à l'occasion de l'article 1er, la Commission propose de biffer le 3me alinéa de l'article 60. —

Adopté.

Art. 11.

M. de Seigneux rapporte en ces termes au nom de la Commission I:

L'Allemagne propose, pour l'alinéa 2 in fine, de substituer aux mots: »ces derniers frais dûment constatés, etc. . . . . pièces justificatives«, la phrase suivante:

»Ces dépenses devront être constatées et mentionnées dans la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.«

La France a fait part du désir des Compagnies françaises de chemins de fer qui voudraient qu'au 2me alinéa les mots »par un procès-verbal« fussent biffés, la mention »dûment constatée« précisant suffisamment la disposition dont il s'agit.

La Commission est d'avis d'adopter la proposition de l'Allemagne qui concorde, au fond, avec le désir des Compagnies françaises; elle a voté la rédaction suivante du second alinéa:

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation.

Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Le rapport relatif à l'alinéa 1er de l'article 11 sera présenté dans la séance du 16 courant. —

La proposition de la Commission est adoptée.

M. le Président annonce que la Commission I rapportera le 16 courant, en séance plénière, sur la forme à adopter pour le procès-verbal de clôture.

Art. 6 de la Convention et formulaire de la lettre de voiture.

MM. Baum et Vischer rapportent au nom de la Commission II.

M. Baum, rapporteur:

Le formulaire de la lettre de voiture a été discuté au sein de la Commission II.

Un amendement présenté par la Délégation allemande au § 2 des Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention a pour but de remplacer le formulaire de la lettre de voiture, arrêté en 1881 par la Commission II, par un nouveau formulaire.

En 1881, la Délégation française avait demandé que l'on intitulât »Récépissé à remettre au destinataire« ce qu'en Allemagne on appelle »Frachtbrief« et qui devrait être traduit par »lettre de voiture«; de même »Frachtbriefduplikat« était traduit en français par »Récépissé à remettre à l'expéditeur«.

Quoique le projet de Convention élaboré en 1881 ne contînt que les mots »lettre de voiture«, la Commission II de 1881 n'avait pas vu d'inconvénient à ce que les administrations françaises, en vue d'éviter à l'expéditeur le paiement du double timbre, continuassent à se servir, dans le trafic international, de la dénomination de »récépissé« usitée en France pour désigner la lettre de voiture et son duplicata. On devait indiquer entre parenthèses, au-dessous des mots »Récépissé à remettre au destinataire« le mot allemand »Frachtbrief«, et au dessous des mots »Récépissé à remettre à l'expéditeur« le mot allemand »Frachtbriefduplikat«. Un système analogue est employé dans le trafic international franco-russe-allemand et franco-austro-hongrois; dans ces trafics la lettre de voiture porte en français le mot de »récépissé«.

La Conférence de 1881 a adopté le formulaire que lui avait soumis sa Commission II, sous la réserve que ce formulaire serait encore examiné et qu'on y apporterait les quelques modifications qui seraient encore reconnues nécessaires.

Se basant sur les réserves acceptées par la Conférence de 1881, en ce qui concerne le formulaire de la lettre de voiture, la Délégation allemande demande que l'on restitue à la lettre de voiture le véritable caractère que lui donne la Convention, et que, pour garder à ce document la nature juridique qu'il doit avoir, on modifie sa forme de façon à ne maintenir que les mots »Lettre de voiture« et »Duplicata de la lettre de voiture« et que l'on supprime dans le formulaire les mots »Récépissé à remettre au destinataire« et »Récépissé à remettre à l'expéditeur«.

La Commission II a donné mandat à M. le Directeur Durbach et à M. Rutz de s'entendre sur la question du formulaire et de présenter leurs conclusions à la Commission.

Une transaction entre les Délégués a été trouvée, consistant à adopter le texte de la lettre de voiture et de son duplicata proposé par l'Allemagne, et à rendre facultatif l'emploi de la souche, ainsi que le numérotage de cette souche et de la lettre de voiture avec son duplicata.

La Commission II propose, en conséquence, d'ajouter à l'article 6 de la Convention un dernier alinéa ainsi conçu:

»L'Administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.«

Par suite de la suppression de la fin de l'alinéa *c* de l'article 6 de

la Convention, il a fallu ajouter une indication complémentaire au formulaire de la lettre de voiture, de façon qu'il soit indiqué, sur la lettre de voiture internationale, que les expéditions en destination de la France et de l'Italie sont livrables en gare ou à domicile du destinataire.

La Commission a été également d'avis qu'il y avait lieu, dans le libellé de la lettre de voiture, ainsi conçu:

»Vous recevrez les marchandises ci-après désignées aux conditions de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer et des Dispositions émises pour son exécution, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer, etc.«

de supprimer les mots »et des Dispositions émises pour son exécution«. Ces mots sont, en effet, inutiles, puisque les Dispositions en question font partie intégrante de la Convention.

Diverses questions ont été discutées par la Commission II et que nous ne ferons qu'indiquer:

1° la signature de la lettre de voiture par l'expéditeur;

2° l'unité de taxe que le formulaire indique par 100 kilogrammes, alors que, dans quelques-uns des pays contractants, la taxe est fixée par tonne de 1000 kilogrammes;

3° l'utilité d'encadrer, sur la lettre de voiture et son duplicata, par un gros trait noir, les chiffres ou indications à inscrire par l'administration du chemin de fer;

4° l'utilité qu'il y aurait à adopter un formulaire de lettre de voiture portant sur le recto la note des frais auxquels le transport a donné lieu.

La Délégation française a déclaré que, si elle accepte le texte et la disposition de ce texte, tels qu'ils résultent du formulaire adopté par la Commission II, elle demande, en ce qui concerne les expéditions de ou pour la France, que, tant que la loi française sur le timbre ne sera pas modifiée sur ce point, on adopte, pour ce formulaire, des dimensions assez restreintes pour ne pas être dans l'obligation de faire payer à l'expéditeur un droit de timbre supérieur à fr. 0. 70. Par suite de la modification apportée au texte du formulaire adopté en 1881, non seulement la lettre de voiture, mais également son duplicata seront soumis, en France, au droit de timbre. De plus, ce droit de timbre est calculé d'après les dimensions de la feuille de papier employée; il est donc nécessaire que les dimensions à adopter pour le trafic international de ou pour la France, pour la lettre de voiture internationale et son duplicata, soient restreintes à celles du papier timbré à fr. 0. 70, et même dans cette hypothèse le timbre à payer pour la lettre de voiture et son duplicata sera, en France, double du timbre payé actuellement pour le récépissé à remettre au destinataire.

La Commission II, après discussion, a arrêté le texte et la disposition de ce texte de la lettre de voiture indiqués sur le formulaire ci-joint. —

M. Kilényi estime que la réserve exprimée par la Délégation française au sujet des dimensions de la lettre de voiture devrait être insérée, par les soins de la Commission II, dans la Convention ou ses Annexes.

M. Gerstner répond que l'emploi de plusieurs formats différents serait regrettable.

M. le Vice-Président George exprimera à son Gouvernement le voeu que les lettres de voiture internationales ne soient soumises à aucun droit de timbre.

M. Perl, Président de la Commission II, fait observer que la teneur du § 2 des Dispositions règlementaires n'est pas opposée à la demande formulée par la Délégation française.

En outre, M. Perl constate qu'en substituant, à l'alinéa 2 du § 2 du Projet de Dispositions pour l'exécution de la Convention, le mot »pourra« au mot »devra«, on a entendu réserver aux Etats et aux administrations de chemins de fer, à l'exclusion des expéditeurs, la faculté de rédiger la lettre de voiture dans la langue du pays.

M. le Vice-Président Villa demande acte de cette déclaration et ajoute qu'il est convenu également que les expéditeurs devront présenter à l'Etat ou aux administrations la lettre de voiture rédigée dans la langue du pays de la station expéditrice.

Dont acte.

Les couclusions de la Commission II sont adoptées.

MM. Vischer et Baum rapportent encore, au nom de la Commission II, sur les

Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention.

§ 9.

M. Baum, rapporteur:

La Délégation Russe propose à ce paragraphe un amendement tendant à diminuer la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Le texte de l'alinéa 2 du § 9 des dispositions règlementaires dit qu'il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée. Ce texte donne, par suite, complète satisfaction à la demande russe, puisqu'il ne fixe qu'un maximum de 5 ‰ par 200 kilomètres et qu'il est loisible de prendre une taxe inférieure à ce maximum.

La Commission II est d'avis d'écarter l'amendement. —

Adopté.

Article III du Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

M. de Seigneux et Asser rapportent au nom de la Commission I.

M. de Seigneux présente le rapport suivant:

L'Allemagne propose de substituer dans l'alinéa 6, à l'expression »dans le territoire duquel se trouve« les mots: »auquel appartient«.

Adopter comme nouvel alinéa 8 la disposition suivante:

»Si, au contraire, l'Etat auquel appartient la ligne respective veut la rayer de ladite liste, il fera part de cette décision à l'Office central, en désignant le délai de 15 jours au moins, à l'expiration duquel l'exclusion doit entrer en vigueur. L'Office central fera part immédiatement de cette

communication aux autres Etats, ainsi qu'aux administrations intéressées, et procédera en même temps à la publication.«

Ensuite de la nouvelle rédaction proposée pour l'article 58, la Commission croit que la proposition de l'Allemagne doit être écartée. —

Adopté.

La séance est levée à 6 heures.

La prochaine séance aura lieu après-demain.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Murset.

VIIIme Séance.

Vendredi 16 Juillet 1886, à 6 heures du soir.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Sont absents: MM. Fick, Gelmi, Peters et Pollini.

Les procès-verbaux de la Vme et de la VIme séance sont adoptés, sous réserve de tenir compte de quelques rectifications demandées par MM. les Délégués.

MM. de Seigneux et Asser rapportent, au nom de la Commission I, sur le Procès-verbal final et le Protocole de clôture à arrêter par la Conférence.

M. de Seigneux présente en français le rapport suivant:

Rapport de la Commission I sur le Procès-verbal final.

Messieurs,

Notre tâche est presque terminée, il ne nous reste plus qu'à vous présenter un rapport spécial sur la manière dont nous vous proposons de rédiger le Procès-verbal final de la Conférence, et sur les motifs qui nous ont engagés à insérer dans le Protocole de clôture, à signer ultérieurement par les Plénipotentiaires de chaque Etat, quatre déclarations qui feront partie intégrante de la Convention.

Le Procès-verbal final constate en premier lieu que la Conférence a accompli la mission qui lui avait été donnée, et qu'elle présente aux Gouvernements des Etats représentés à la Conférence, pour être approuvés par eux en bloc, et sans modification:

1° La Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer.

2° Le Règlement relatif à l'institution d'un Office central.

3° Les Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention.

4° Les annexes 1, 2, 3 et 4.

Le Procès-verbal final contient en outre le texte du Protocole de clôture, qui devra être signé tel quel par les Plénipotentiaires de chaque Etat, et qui fera partie intégrante de la Convention et de ses annexes.

Ce Protocole de clôture contient quatre déclarations spéciales dont la teneur est motivée par les considérations suivantes :

En ce qui concerne la première déclaration, elle a déjà été adoptée par la Conférence, sous réserve de rédaction, et nous n'avons pas à revenir sur les raisons qui en ont justifié l'introduction dans le Protocole de clôture.

Quant à la déclaration concernant l'article 11, elle y a été insérée pour les motifs suivants :

A l'occasion de cet article l'Allemagne avait déclaré »accepter l'alinéa »1er sous la condition que la défense d'une réduction de prix sur les tarifs »publiés fut étendue au trafic intérieur des Etats contractants, en joignant »à cette défense des dispositions pénales, et qu'une obligation respective »fut insérée dans le Protocole final.«

A l'appui de cette proposition, les Délégués de l'Allemagne ont reproduit, dans la Commission, les arguments que l'Allemagne avait présentés dans son mémoire.

En réponse à cette proposition, les Délégués des autres Etats ont fait successivement des observations basées sur des considérations identiques, puis, dans le but d'arriver à une entente, ils se sont mis d'accord sur la rédaction d'une déclaration approuvée par chacun d'eux, dont ils proposent l'insertion dans le Protocole de clôture, déclaration qui sera signée avec les autres par les Plénipotentiaires de chaque Etat.

Comme conséquence de cette entente, la proposition de l'Allemagne a été considérée comme rejetée par la majorité de la Commission. La Commission vous propose donc de rédiger ladite déclaration à insérer dans le Protocole de clôture comme suit :

Au sujet de l'article 11, il est déclaré par les soussignés, qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la règlementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette règlementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article 11 de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

La troisième déclaration a pour but de répondre aux désirs manifestés par l'Allemagne et la Russie dans leurs propositions concernant les articles 35 et 54 de la Convention. La lecture du texte de cette déclaration suffira pour vous rendre compte de sa portée et vous en avez déjà admis le principe dans l'article 35.

La rédaction que nous vous proposons ne fait que développer et généraliser ce principe.

Quant à la quatrième déclaration à insérer dans le Protocole de clôture, elle ne fait que compléter l'alinéa 2 de l'article 1 r de la Convention en assimilant de Règlement relatif à l'institution de l'Office central, les Dispositions règlementaires et les Annexes 1, 2, 3 et 4 à la Convention elle-même en ce qui concerne leur valeur et durée.

Enfin, la Commission a cru devoir insérer dans le Procès-verbal final certaines prescriptions que la Conférence voudrait voir suivies pour l'établissement des listes prévues à l'article 1er. Ces recommandations serviront

de direction au Conseil fédéral suisse dans la manière à employer pour recevoir et donner communication des listes aux Etats contractants. —

Art. 5 de la Convention.

La Commission estime que l'article 5 doit être maintenu, attendu qu'il est en harmonie avec l'article 1er.

Art. 2 de la Convention (Art. II du Règlement).

Quant à la proposition russe relative à l'article 2, la Commission fait observer que le procès-verbal de la IIIme séance fait mention d'une décision prise par la Conférence sur la proposition de la Commission II, aux termes de laquelle on devait insérer dans le Protocole final une disposition ainsi conçue :

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

La Commission vous propose de revenir sur cette décision et de décider que cette disposition sera insérée dans le Règlement sur l'Office central, à la suite de l'article II. —

A propos de la déclaration insérée sous le n0 2 au Protocole de clôture et relative à l'article 11 de la Convention, M. Gerstner fait, au nom de la Délégation allemande, la déclaration suivante:

»J'ai déjà déclaré au sein de la Commission I que, conformément à »ses instructions, la Délégation allemande doit maintenir sa proposition »concernant l'engagement à prendre de garantir la publicité des tarifs »aussi dans le service intérieur, dans la forme qui résulte de la proposition »imprimée de l'Allemagne. Cette proposition est une conséquence néces»saire des dispositions de l'article 1er. Une défense d'accorder des réduc»tions de prix, restreinte au service international, n'atteindrait pas assez »sûrement son but; elle pourrait, au contraire, être facilement éludée et »rendue illusoire, et on pourrait, dans certains cas, nuire à la faculté des »transports internationaux de faire concurrence à ceux qui doivent s'opérer »de frontière à frontière dans le service interne. La proposition n'est pas »non plus en contradiction avec le principe que la Convention ne doit »régler que le droit international. Elle n'a pour but que d'obtenir l'accord »complet entre les deux droits sur un point où ils sont, en fait, insé»parables, sans étendre la Convention au-delà des limites tracées par »l'article 1.

»L'opposition qu'a rencontré la proposition allemande, de la part des »autres Etats, au sein de la Commission I, est d'une nature essentiellement »formelle. Matériellement parlant, tous les Etats contractants sont d'accord »à reconnaître que, sur ce point, les deux droits doivent être identiques.

»Mais les déclarations faites au sujet de la concordance qui existe en »réalité entre les législations particulières et le principe exprimé à l'ar»ticle 11, ne peuvent nullement remplacer la forme proposée par l'Alle»magne pour réaliser cette concordance, d'autant plus que, tant dans les »législations elles-mêmes des différents Etats que dans l'application pratique »de leurs dispositions, on admet des exceptions importantes à cette con»cordance.

»Les Délégués allemands ne sont pas autorisés de se départir de cette »proposition, dont l'acceptation est une condition de l'adoption de la dis»position importante en question. Toutefois, ils ont demandé des instruc»tions complémentaires et ils se réservent de faire éventuellement des »déclarations ultérieures.«

Après un échange d'observations sur quelques modifications de rédaction à apporter et quelques fautes d'impression à rectifier aux actes, qui seront signés par MM. les Délégués, les propositions de la Commission sont adoptées.

La Conférence décide de se réunir demain, 17 juillet 1886, à 9 heures du matin, pour procéder à la signature de ces actes.

La séance est levée à 7 heures du soir.

Le Président:
Welti.
Les Secrétaires:
Vogt.
Murset.

Séance de Clôture.
(IXme Séance).

Samedi 17 Juillet 1886, à 9 heures du matin.

Présidence de M. le conseiller fédéral Welti.

Sont absents: MM. Fick, Gelmi, Peters, Pollini.

M. le Président informe la Conférence que les Délégués de l'Allemagne, vu le court laps de temps et l'absence des fonctionnaires desquels dépend la décision, n'ont pas encore reçu de leur Gouvernement les instructions qu'ils lui ont demandées au sujet de l'article 11 et qu'ils ne peuvent par conséquent pas encore signer le Procès-verbal final. La Conférence est d'accord, que le Procès-verbal final restera ouvert à MM. les Délégués de l'Allemagne jusqu'à ce que les instructions demandées soient arrivées.

Avant que les autres Délégations procèdent à l'apposition de leurs signatures, M. le Président Welti prononce la clôture de la Conférence en constatant l'importance du travail dont se sont acquittés avec tant de zèle les représentants des divers Etats. La Suisse est fière d'avoir vu naître cette oeuvre sur son territoire et sera non moins soucieuse de remplir les obligations dont la charge la Convention.

M. le Vice-Président Meyer répond que c'est une oeuvre difficile que celle que les Délégués ont terminée hier et que le succès est dû non seule-

ment à leur zèle, mais surtout à la manière distinguée avec laquelle M. le Président Welti a dirigé les débats.

M. le Vice-Président George s'associe à ces paroles et remercie la Suisse de son hospitalité. C'est à elle qu'est échue la tâche de recevoir les Congrès internationaux, et Berne est devenue la capitale de l'Europe pacifique.

M. le Président remercie, au nom de la Suisse, MM. les Délégués, des paroles qui viennent d'être prononcées.

MM. les Délégués, sauf ceux de l'Allemagne, procèdent ensuite à la signature du Procès-verbal final.

La séance est levée à $9^3/_4$ heures.

Le Président :
Welti.
Les Secrétaires :
Vogt.
Murset.

Procès-verbal final de la troisième Conférence chargée d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Les soussignés Délégués des Gouvernements de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie, de la Suisse, chargés de prendre part à la troisième Conférence pour l'élaboration d'une Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, qui s'est réunie à Berne le 5 Juillet 1886, ayant terminé leurs travaux, soumettent aux Gouvernements des Etats représentés par eux le projet de Convention, ainsi que le projet de Règlement relatif à l'institution d'un Office central, le projet de dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention, les annexes 1, 2, 3 et 4, et le Protocole de clôture, dont la teneur suit :

I.

Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Article 1er.

La présente Convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire de l'un des Etats contractants à destination du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée, sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions règlementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente Convention auront la même valeur que la Convention elle-même.

Art. 2.

Les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables au transport des objets suivants :

1° Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.

2° Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.

3° Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etats à traverser.

Art. 3.

Les dispositions règlementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente Convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaines conditions.

Art. 4.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celles des tarifs particuliers de chaque chemin de fer en tant qu'elles ne seront pas contraires à la Convention ; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente Convention, tout envoi de marchandises constituant un transport international, pourvu

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la Convention ;

2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport ;

3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront si cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire vouloir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6.

Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b. La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice.

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur, en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite par l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art. 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie, que sous les conditions suivantes:

1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de

la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la Convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente Convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions règlementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pésage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que ladite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appli-

quées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne feront preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballage pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le mauque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera déterminé dans les dispositions règlementaires.

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exacts et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de s'en charger lui-même. Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionnaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette

faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulations contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur les tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les réductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécéssités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance des frais de transport lorsqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffisamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme représentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Art. 13.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourra excéder le maximum fixé par les dispositions règlementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les

marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à déterminer pour les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu de payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignation de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14.

Les dispositions règlementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations de chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée à l'article 16 en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnées l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions règlementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit au remboursement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre n'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voiture et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise par cette autre route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent

article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire, ni le lieu de destination.

Art. 19.

La livraison des marchandises, ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandise au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination, sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ces droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au premier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siége dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin

de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24.

Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder dans les cas d'empêchement à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemins de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et en tous cas à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence, il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et autant que possible la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la

lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenues dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente Convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31.

Le chemin de fer n'est pas responsable :

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescrip-

tions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera resultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition,

en tant que l'avarie est résultée de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est résultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond de ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions règlementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée

lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant, l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35.

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarifs spéciaux) dans lesquels sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36.

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisé immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant-droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée d'après l'art. 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge par l'ayant-droit d'établir l'existance et le montant du dommage.

Les dispositions règlementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (art. 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

$^{1}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{3}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{5}/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard :

$^{2}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{1}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{4}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{2}/_{10}$ du délai de transport ;

$^{6}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{3}/_{10}$ du délai de transport;

$^{8}/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $^{4}/_{10}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° Si l'ayant-droit peut fournir la preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'art. 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'art. 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'art. 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a. La demande en constatation faite au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'art. 25, doit avoir lieu

immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b. L'ayant-droit doit prouver que le dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre la remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autre des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45.

Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaissance du chemin de fer, par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévue à l'art. 44, n° 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est régie par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des l'articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle ni sous celle d'une exception.

Art. 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente Convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformément aux dispositions suivantes:

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé, en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins

de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition de l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numéro 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48.

Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge desdits chemins de fer proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions règlementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51.

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53.

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux concernant les recours.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente Convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56.

Les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente Convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la Convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens (caution judicatum solvi) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente Convention, il sera organisé un Office central des transports internationaux, chargé:

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4° D'instruire les demandes en modification de la présente Convention,

et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle Conférence.

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siége, la composition et l'organition de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58.

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présensation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui-ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la Convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente Convention les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60.

La présente Convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans.

La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

II.

Règlement relatif à l'institution d'un office central.

Art. I.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la Convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cette organisation immédiatement aprés l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la Convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Art. II.

L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payé à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera rédigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la Convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractants, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmettra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 2, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous les renseignements nécessaires.

Art. III.

Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les bordereaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de règler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait

que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer débiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas où un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le non-paiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

III.

Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

§ 1.

(Art. 3 de la Convention.)

Sont exclus du transport:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée ou en papier, papiers importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminate de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des con-

ventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2.

(Art. 6 de la Convention.)

Sont obligatoires pour les lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente Convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du pays expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que, lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture spéciale pour chaque wagon complet.

§ 3.

(Art. 7 de la Convention.)

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1, numéros I à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros I à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la Convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 % la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4.

(Art. 9 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§ 5.

(Art. 13 de la Convention.)

Le maximum des remboursements est de 2000 par lettre de voiture.

§ 6.

(Art. 14 de la Convention.)

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants:

a. Pour la grande vitesse:

1° Délai d'expédition . . . . . 1 jour.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . . 1 jour.

b. Pour la petite vitesse:

1° Délai d'expédition . . . . . 2 jours.

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . . 2 jours.

Lorsque les marchandises passent d'un réseau à un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quel que soit le nombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

1° Les jours de foire.

2° Les époques de trafic extraordinaire.

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport.

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorsque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant toute interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse.

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains jours fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7.

(Art. 15 de la Convention.)

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire par l'annexe 4.

§ 8.

(Art. 32 de la Convention.)

Une tolérance de 2 % du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savons et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraîches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'art. 32 de la Convention cette tolérance est réduite à 1 %.

§ 9.

(Art. 38 de la Convention.)

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en toutes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilomètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10.

(Art. 48 de la Convention.)

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'art. 14 de la Convention et le § 6 des présentes dispositions règlementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1) Entre deux chemins de fer voisins:
   a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.
   b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.
2) Entre trois chemins de fer ou plus:
   a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures du délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.
   b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre les chemins de fer parcourus.
   c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la disposition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions règlementaires seront exprimées d'après l'unité monétaire de ces Etats.

Annexe 1.

Prescriptions relatives aux objets admis aux transports sous certaines conditions.

I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boîtes en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes planches, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec rainures, et tenues par des vis en bois ; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première ; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides ; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de »capsules« ou »pastilles fulminantes«, etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très-solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients ; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le N° III.

V.

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au

plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en ferblanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de »phosphore jaune (blanc) ordinaire« et celle de »haut«.

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en ferblanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication »phosphore rouge«.

VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boîtes en ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessication.

IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivante:

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des

paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistent en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou

2° en vases de ferblanc de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au N° IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide

sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes:

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent, sous la réserve des dispositions du N° XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brôme sont soumis aux prescriptions spécifiées sous N° XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le N° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydrite, huile fixe) ne peut être tranportée que

1° dans des boîtes de ferblanc, fortes, étamées et bien soudées,

ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N° XV, 2 et 3 sont applicables.

Art. XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'excep-

tion de l'éther sulfurique (voir N° IX) et de l'essence de pétrole (voir N° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le N° XI, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches les prescriptions du N° XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rappartée au niveau de la mer;

les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solaroel, photogène, etc.);

les huiles préparées avec les goudrons de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine)

sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c. dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du N° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'infiammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du N° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5 ° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a. dans des tonneaux particulièrment bons et solides,
ou

b. dans des vases en métal étanches et capables de résister,
ou

c. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées;

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N° XXXV.

6° Au chargement et au déchargement les paniers, ou cuveaux conte-

nant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot »inflammable« imprimé sur fond rouge, les mots »à porter à la main«. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: »à manœuvrer avec précaution«.

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5 ° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du N° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

XXII.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5 ° Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes:

1° Ces objets ne peuvent être transportés que

a. dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

b. dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa. Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb. Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chanx ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de

bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4⁰ Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5⁰ En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

6⁰ Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7⁰ Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8⁰ Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mot »inflammable«, imprimé sur fond rouge, les mots »à porter à la main«. Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: à ranger avec précaution«.

XXIII.

Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N⁰ XXXV.

XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que

1⁰ si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la couleur noire à l'huile l'inscription: »arsenic (poison)«, et

2⁰ si l'emballage est fait de la manière suivante:

soit

a. en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre,

ou

b. en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c. en cylindres de ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV 1 et sous XV 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

XXVI.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que: sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus, les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb, poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII.

La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVIII.

Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre étoffe semblable, collée sur les parois.

XXIX.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage

soit

a. des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées,

ou

b. des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîche-

ment éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en échevaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses ; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage voir alinéa 3.)

La lettre de voiture devra indiquer si lesdits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivantes :

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés à l'heure fixé par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles matières non passées à la chaux, ainsi

que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n° 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objets de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII.

Le souffre non emballé n'est expédié que dans des wagons fermés.

XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les N°s IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les N°s IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le N° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flacons de verre ou de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Annexe 3.

Déclaration.

Le bureau de marchandises du chemin de fer _____

à _____ a, sur ma (notre) demande, accepté

au transport par chemin de fer en destination de _____

les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour _____

savoir:

_____

_____

_____

Je (Nous) déclar formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport

sans emballage

_____ *)

avec un emballage défectueux notamment:

_____

_____

_____

et qu'il en est fait mention dans la lettre de voiture du

_____ le _____ 18 _____

*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise ou, »sans emballage« ou »avec un emballage défectueux, notamment«.

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Annexe 4.

Disposition ultérieure.

_____ le _____ 18__

La gare de _____ du chemin de fer de _____

est priée de ne pas livrer au destinataire M _____

à _____ désigné dans la lettre de voiture du _____ 18__

l'expédition ci-après spécifiée:

Marques et Numéro.	Nombre.	Nature de l'emballage.	Désignation de la marchandise.	Poids en kilogr.

mais de

1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M _____

à _____ station du chemin de fer de _____

(Signature.)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Dans le cas n° 2, il n'est permis de désigner qu'un seul destinataire, soit à la gare de destination primitive, soit à une gare intermédiaire.

IV.

Protocole de clôture.

Au moment de procéder à la signature de la Convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit:

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente Convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditieur ne réclame l'application de la présente Convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la règlementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la Convention, et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la Convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la Convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un Office central, ainsi que les Dispositions règlementaires pour l'exécution de la Convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 et 4, auront la même valeur et durée que la Convention elle-même.

Le présent Protocole de clôture, qui sera ratifié en même temps que la Convention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette Convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, etc.

Fait à ———————— le ————————

Les Délégués soussignés prient le Conseil fédéral suisse de bien vouloir inviter les Gouvernements des Etats représentés à la Conférence, à

donner pouvoir à des Plénipotentiaires, qui auront à se réunir à Berne dans le plus bref délai, de transformer, sans y apporter aucune modification, le texte ci-dessus en une Convention définitive.

En ce qui concerne la liste des chemins de fer que chaque Etat doit présenter conformément à l'article premier de la Convention, les Délégués ont arrêté les dispositions suivantes:

La liste contiendra la désignation des lignes de chemins de fer du territoire de l'Etat auxquelles sera applicable la Convention. Pour les lignes formant un groupe ou réseau, exploité par une même Administration, il suffira de désigner le réseau entier en énumérant seulement les lignes dépendant de ce réseau, qui seraient exclues de la Convention. L'Etat désignant joindra à cette liste une carte planimétrique de son territoire, dans laquelle les lignes admises seront tracées en couleur verte, et les lignes exclues en couleur rouge.

Les Délégués prient le Conseil fédéral suisse d'inviter les Gouvernements respectifs des Etats représentés à la Conférence à rédiger leurs listes, en se conformant aux dispositions ci-dessus, puis à les transmettre, dans le plus bref délai, au Conseil fédéral suisse, lequel voudra bien se charger de les communiquer ensuite à chacun des Etats.

En foi de quoi, les Délégués respectifs ont dressé le présent Procès-verbal final et y ont apposé leurs signatures.

Fait à Berne, le 17 juillet 1886, en deux exemplaires, dont l'un en langue française et l'autre en langue allemande, qui seront déposés aux archives de la Confédération suisse.

Meyer.
Dr. Gerstner.
Rutz.

Emil Steinbach.
Chev. de Pollanetz.

Kilényi.
Herich.

Jules Lejeune.

L. George.
C. Baum.

T. Allin.
Ant. Monzilli.
V. Ottolenghi.

W. Leibfried.

T. M C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

P. Laskine.
L. Perl.

Farner.
G. de Seigneux.
Dr. J. J. Vischer.

N⁰ _____

Aufgabestation: _____

Datum: _____

Bestimmungsstation: _____

Versender: _____

Empfänger: _____

Speditionsnummer: _____

Nachnahme: _____

Versicherung des Werthes: _____

Fristversicherung: _____

INTERNATIONALE EISENBAHNTRANSPORTE

No. _____

Internationaler Eisenbahntransport.

Frachtbrief-Duplikat

für gewöhnliches Gut.

Versandtbahn: _____

Abgangsstation _____

Herr [1]) _____ hat der Eisenbahn zur [2]) _____ Beförderung an Herrn [3]) _____ die nachstehend bezeichneten Güter übergeben, welche auf Grund der in dem internationalen Eisenbahn-Vertrage und den zu demselben erlassenen Ausführungs-Bestimmungen, sowie der in den Reglements und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen, [4]) _____ befördert werden sollen.

1) Name des Versenders. 2) Frankirt oder unfrankirt. 3) Name des Empfängers. 4) In Bahnhof oder in's Haus.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen Behandlung, Bezeichnung der betreffenden Dokumente und sonstigen Beilagen incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarisch zulässige Erklärungen.	Tarife und Routenvorschrift

Stempel der **Abgangs**-Station | **Wiege**-Stempel

Den _____ 18 ____

Unterschrift der Abgangsstation:

Betrag der Frankatur Deklarirtes Interesse an der Lieferung . . } in Buchstaben

Summe der Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang } in Buchstaben

Specification obiger Nachnahme } _____

Betrag

INTERNATIONALE EISENBAHNTRANSPORTE

[1]) Der Wagen

№ _____

Eigenthümer _____

№ _____

Eigenthümer _____

Der Frachtkarte { № / Pos. }

No. _____

Internationaler Eisenbahntransport.

Frachtbrief

für gewöhnliches Gut.

Anlage 2.

Versandtbahn: _____

Empfangsbahn: _____

Empfangsstation: _____

Der Unterzeichnete übergibt der Eisenbahn die nachbezeichneten Güter, mit dem Auftrag, dieselben [2]) _____ an Herrn [3]) _____ [4]) _____ zu liefern auf Grund der in dem internationalen Eisenbahn-Vertrage und den zu demselben erlassenen Ausführungs-Bestimmungen, sowie der in den Reglements und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen.

1) Nummer der Kontrolle. 2) Frankirt oder unfrankirt. 3) Name und Adresse des Empfängers, Land, Stadt, Station, Strasse und Hausnummer. 4) In Bahnhof oder in's Haus.

Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Wirkliches Brutto-Gewicht: Kilogramm	Abgerundetes zur Berechnung zu ziehendes Gewicht: Kilogramm	Erklärung wegen der etwaigen zoll- und steueramtlichen Behandlung, Bezeichnung der betreffenden Dokumente und sonstigen Beilagen, incl. Bleiverschlüsse. Sonstige gesetzlich oder reglementarische zulässige Erklärungen	Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift

Stempel der **Abgangs**-Station | **Wiege**-Stempel

Stempel der **Empfangs**-Station

Betrag der Frankatur Deklarirtes Interesse an der Lieferung } in Buchstaben

Summe der Nachnahme { Baar-Vorschuss / nach Eingang } in Buchstaben

Specification obiger Nachnahme } _____

Betrag

Frankaturvermerk des Versenders

_____, den _____ 18 ____

Unterschrift und Adresse des Versenders

Frankirt	NOTE	Frachtsatz für 100 kilogr.	Zu erheben	Frankirt	NOTE	Frachtsatz für 100 kilogr.	Zu erheben	Ueborgangs-Stempel und Ausweis bezügl. Nachfristen.
	Baar-Vorschuss				Uebertrag			
	Nachnahme							
	Provision							
	Fracht bis				Fracht bis			
					Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
					Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Fracht bis				Fracht bis			
	Frachtzuschlag für Interessedeklaration				Frachtzuschlag für Interessedeklaration			
	Uebertrag							

Transport international par chemins de fer.

Duplicata de la lettre de voiture.

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc)
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé)

Timbre de contrôle du chemin de fer

№ ... Propriétaire ... № ... Propriétaire ... № ... Propriétaire ... des wagons

№ Pos. ... de la feuille de route

Mr. [1]) ...

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, No., pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Marque et №	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Port payé

Intérêt à la livraison

Total des Débours / Remboursements en toutes lettres

Détail des Débours et des remboursements

Montant

Déclaration de port payé par l'expéditeur

Timbre de la station d'expédition | Timbre du pesage | Timbre de la station destinataire

..... le ..... 18 ....

Signature et adresse de l'expéditeur

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Annexe 2.

Transport international par chemins de fer.

Lettre de voiture.

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc)
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé)

Timbre de contrôle du chemin de fer

№ ... Propriétaire ... № ... Propriétaire ... № ... Propriétaire ... des wagons

№ Pos. ... de la feuille de route

Mr. [1]) ...

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, No., pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Marque et №	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police: indication de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Port payé

Interet à la livraison

Total des Débours / Remboursements en toutes lettres

Détail des débours et des remboursements

Montant.

Déclaration de port payé par l'expéditeur

Timbre de la station d'expédition | Timbre du pesage | Timbre de la station destinataire

..... le ..... 18....

Signature et adresse de l'expéditeur

Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir	Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir	Timbres des stations de transit et justification des délais supplémentaires
	Débours				Report			
	Remboursements							
	Provision							
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
					Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
					Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Report							

Annexe 2.

N° _____

Gare expéditrice: _____

Date: _____

Gare destinataire: _____

Expéditeur: _____

Destinataire: _____

N° d'expédition: _____

Remboursement: Fr. _____

Assurance de la valeur: Fr. _____

Assurance du délai: Fr. _____

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

No. _____

Transports internationaux par chemins de fer.

Chemins de fer de _____

Duplicata de la lettre de voiture.

Petite vitesse.

Gare expéditrice: _____

Reçu de Monsieur [1] _____ pour être expédiées en port [2] _____ à Monsieur [3] _____ les marchandises ci-après détaillées qui lui seront livrées [4] _____ aux conditions de la convention internationale de transport ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer applicables au présent envoi, dont l'application a été réclamée suivant les indications ci-dessous.

1) Adresse de l'expéditeur. 2) Port dû ou port payé. 3) Nom du destinataire et adresse. 4) En gare ou à domicile.

Marque et №	Nombre	Nature de l'emballage	Dénomination de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	**Déclaration** pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés.

Timbre de la Station de **départ** | Timbre du **pesage**

le _____ 18 _____

Signature du Bureau expéditeur:

Port payé . . . .
Intérêt à la livraison
Total des: Débours, Remboursements — en toutes lettres

Détail des débours et des remboursements

Montant

TRANSPORTS INTERNATIONAUX PAR CHEMINS DE FER

[1]

№ _____ Propriétaire _____
№ _____ Propriétaire _____
} des wagons

№ Poste _____ } de la feuille de route

No. _____

Transports internationaux par chemins de fer.

Lettre de voiture.

Petite vitesse.

Chemin de fer expéditeur: _____

Chemin de fer destinataire: _____

Station destinataire: _____

Le chemin de fer ci-dessus désigné a reçu du soussigné pour être expédiées en port [2] _____ à Monsieur [3] _____ les marchandises ci-après détaillées qui lui seront livrées [4] _____ aux conditions de la convention internationale de transport ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer applicables au présent envoi et dont il réclame l'application conformément aux indications ci-dessous.

1) Timbre de contrôle. 2) Port dû ou port payé. 3) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, No., Pays. 4) En gare ou à domicile.

Marque et №	Nombre	Nature de l'emballage	Dénomination de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	**Déclaration** pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indication de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Port payé
Intérêt à la livraison
Total des: Débours, Remboursements — en toutes lettres

Détail des débours et des remboursements

Montant

Déclaration de port payé par l'expéditeur

_____, le _____ 18 _____

Signature et adresse de l'expéditeur

Timbre de la station de **départ** | Timbre du **pesage** | Timbre de la station **d'arrivée**

Frais perçus	NOTE	unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir	Frais perçus	NOTE	unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir	Timbres des stations de transit et justification des délais supplémentaires
	Débours				Report			
	Remboursements							
	Provision							
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
					Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
					Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Report							

NOUVEAU
RECUEIL GÉNÉRAL
DE
TRAITÉS
ET
AUTRES ACTES RELATIFS AUX RAPPORTS
DE DROIT INTERNATIONAL.

CONTINUATION DU GRAND RECUEIL

DE

G. FR. DE MARTENS

PAR

Felix Stoerk
Professeur de droit public à l'Université de Greifswald.

DEUXIÈME SÉRIE.

TOME XIII.

TROISIÈME LIVRAISON.

GŒTTINGUE,
LIBRAIRIE DIETERICH.
1888.

dises ainsi importées dans mon territoire; et je punirai, par une amende ou par toute autre peine suffisante, tout individu coupable ou complice d'une semblable importation non autorisée, et tout individu trouvé en possession d'armes ou de munitions ou autres marchandises acquisis sciemment, grâce à cette importation non autorisée.

Art. 4. Je ne permettrai pas qu'on mette à mort qui que ce soit de mon peuple, si ce n'est après sentence prononcée dans un conseil composé des principaux hommes de mon territoire, après jugement loyal et impartial rendu en ma présence, lorsque, tous les témoins auront été entendus; et je ne tolérerai pas l'emploi de sorciers, ni la pratique dite du »flairage« (smelling out), ni aucune autre pratique du sortilége.

Art. 5. L'extradition des criminels réfugiés sur mon territoire, lorsqu'elle sera demandée par le gouvernement de l'une des colonies, provinces au territoires britanniques, dans l'intérêt de la justice, sera promptement accordée à ce gouvernement et exécutée sans retard. Le refuge sur mon territoire de personnes accusées ou convaincues d'atteintes aux lois anglaises sera empêché par tous les moyens possibles, et toutes les mesures nécessaires seront adoptées pour se saisir de ces personnes et les remettre entre les mains des autorités de la Grande-Bretagne.

Art. 6. Je ne ferai la guerre à aucun chef ou peuple sans la sanction du gouvernement britannique par l'intermédiaire du résident de la division dans laquelle est situé mon territoire.

Art. 7. La succession au commandement de mon territoire aura lieu conformément aux lois anciennes et aux usages de mon peuple, et la nomination de chaque successeur sera soumis à l'approbation du gouvernement britannique.

Art. 8. Je ne vendrai ni n'aliénerai d'aucune manière, ni ne permettrai de traiter d'aucune vente ou aliénation d'une partie des terres de mon territoire.

Art. 9. Je permettrai à toute personne résidant sur mon territoire d'y demeurer à la condition de reconnaître mon autorité comme chef, et les personnes qui ne voudront pas la reconnaître et qui désireront quitter mon territoire obtiendront la permission de le quitter et de se rendre ailleurs sans être inquiétées.

Art. 10. Dans tous les cas de dispute dans lesquels les sujets anglais seraient compromis, j'en appellerai et m'en rapporterai à la décision du résident britannique de la division dans laquelle est situé mon territoire. Dans tous les cas où les sujets anglais résidant sur mon territoire seront accusés de crimes ou de délits commis dans mon territoire, ou dans ceux où quelqu'un de mon peuple sera compris avec des sujets anglais dans une accusation de ce genre, je ne ferai de procès et ne rendrai de sentence qu'avec l'approbation du résident anglais.

Art. 11. Dans toutes les questions non comprises dans les termes, conditions et limites ci-dessus spécifiés, comme dans toutes celles qui y sont prévues, dans tous ceux où il y aurait doute et incertitude sur les lois, règlements ou stipulations à appliquer, je déciderai, ordonnerai et agirai suivant les anciennes lois et usages de mon peuple.

3.

GRANDE-BRETAGNE, ESPAGNE.

Déclaration relative au Commerce et à la navigation, signée à Madrid le 21 décembre 1884.

Parl. Papers 4277.

The Undersigned, Sir Robert Morier, K.C.B., Her Britannic Majesty's Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary, and Don José de Elduayen, Marquis del Pazo de la Merced, His Catholic Majesty's Minister of State, having met at the Ministry of State this 21st day of December, 1884, and being duly authorized thereto by their respective Governments, have agreed on the following Declaration: —

I.

The Government of His Catholic Majesty will present to the Cortes, as soon as they meet, a Bill empowering them to grant to Great Britain most-favoured-nation treatment in all that concerns commerce, navigation, and Consular rights and privileges.

The said grant of most-favoured-nation treatment shall, however, not be applicable in the Spanish Antilles.

The Bill shall contain a provision for its coming into operation as soon as Parliament shall have authorized the Government of Her Britannic Majesty to carry into effect the engagements stipulated in Article II.

II.

The Government of Her Britannic Majesty will continue, as heretofore, to grant to Spain most-favoured-nation treatment in all that concerns commerce, navigation, and Consular rights and privileges.

They will, in addition, apply to Parliament for the necessary authority to extend the lower half of the alcoholic scale from 26 to 30 degrees.

III.

The two Governments will submit to the sanction of their Legislatures, at the earliest date which their Parliamentary usages allow, the Bills required for carrying into effect the engagements taken in the foregoing Articles.

IV.

The two Governments will endeavour, between now and the month of April next, being the earliest date at which the Government of Her Britannic Majesty can bring before Parliament the subject of the alcoholic scale, to come to an arrangement, by means of which the Government of His Catholic Majesty would introduce into certain articles of the Spanish Tariff modifications removing the inconveniences from wich British trade

is suffering, and, on their part, Her Britannic Majesty's Government would make further modifications in the alcoholic scale of the British Tariff, so as to meet the legitimate requirements of Spanish trade.

V.

The engagements taken in this Declaration shall continue in force till the conclusion of the Definitive Treaty of Commerce, for the negotiation of which the Plenipotentiaries of the High Contracting Parties will meet at Madrid not later than the 1st April, 1886, unless some other date shall have been mutually agreed upon.

Should the negotiations for the Definitive Treaty not lead to any result, or should some arrangement other than that recorded in the present Declaration not be substituted for them, the High Contracting Parties shall, from and after the 30th June, 1887, have power to denounce the arrangement by giving notice a year beforehand.

VI.

The Protocol of the 1st December, 1883, shall remain in force until the engagements taken in the present Declaration shall have been carried into effect.

Done in duplicate, at Madrid, this twenty-first day of December, 1884.

R. B. D. Morier. *J. Elduayen.*

4.

GRANDE-BRETAGNE, GUATÉMALA.

Traité d'extradition; signé à Guatémala le 24 juillet 1885 *).

Parliamentary Papers (*c. 4920.*)

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and his Excellency the President of the Republic of Guatemala, having judged it expedient, with a view to the better administration of justice and to the prevention of crime within the two countries and their jurisdictions, that persons charged with or convicted of the crimes or offences hereinafter enumerated, and being fugitives from justice, should, under certain circumstances, be reciprocally delivered up, have named as their Plenipotentiaries to conclude a Treaty (that is to say):

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, James Plaister Harris-Gastrell, Esquire, Her Britannic Majesty's Minister Resident and Consul-General to the Republic of Guatemala;

And his Excellency the President of the Republic of Guatemala, his

*) Les ratifications ont été échangées le 6 septembre 1886.

Excellency Señor Don Manuel J. Dardon, Secretary of State for Foreign Affairs of the Republic of Guatemala;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles: —

Article I.

The High Contracting Parties engage to deliver up to each other, under the circumstances and conditions stated in the present Treaty, those persons who, being accused or convicted of any of the crimes or offences enumerated in Article II, committed in the territory of the one Party, shall be found within the territory of the other Party.

Article II.

The extradition shall be reciprocally granted for the following crimes or offences: —

1. Murder (including assassination, parricide, infanticide, poisoning), or attempt to murder.

2. Manslaughter.

3. Administering drugs or using instruments with intent to procure the miscarriage of women.

4. Rape.

5. Aggravated or indecent assault; carnal knowledge of a girl under the age of 10 years; carnal knowledge of a girl above the age of 10 years and unter the age of 12 years; indecent assault upon any female, or any attempt to have carnal knowledge of a girl under 12 years of age.

6. Kidnapping and false imprisonment, child-stealing, abandoning, exposing, or unlawfully detaining children.

7. Abduction of minors.

8. Bigamy.

9. Wounding, or inflicting grievous bodily harm.

10. Assaulting a Magistrate, or peace or public officer.

11. Threats, by letter or otherwise, with intent to extort money or other things of value.

12. Perjury or subornation of perjury.

13. Arson.

14. Burglary or housebreaking, robbery with violence, larceny, or embezzlement.

15. Fraud by a bailee, banker, agent, factor, trustee, director, member, or public officer of any Company, made criminal by any law for the time being in force.

16. Obtaining money, valuable security, or goods by false pretences; receiving any money, valuable security, or other property, knowing the same to have been stolen or unlawfully obtained.

17(*a.*) Counterfeiting or altering money, or bringing into circulation counterfeited or altered money.

(*b.*) Forgery, or counterfeiting or altering, or uttering what is forged, counterfeited, or altered.

(*c.*) Knowingly making, without lawful authority, any instrument, tool, or engine adapted and intended for the counterfeiting of coin of the realm or national coin.

18. Crimes against Bankcruptcy Law.

19. Any malicious act done with intent to endanger persons in a railway train.

20. Malicious injury to property, if such offence be indictable.

21. Crimes committed at sea.

(*a.*) Piracy, by the law of nations;

(*b.*) Sinking or destroying a vessel at sea, or attempting or conspiring to do so.

(*c*) Revolt, or conspiracy to revolt, by two or more persons on board a ship on the high seas against the authority of the master.

(*d.*) Assault on board a ship on the high seas with intent to destroy life, or to do grievous bodily harm.

22. Dealing in slaves in such manner as to constitute an offence against the laws of both countries.

The extradition is also to take place for participation in any of the aforesaid crimes as an accessory before or after the fact, provided such participation be punishable by the laws of both Contracting Parties.

Article III.

No Guatemalan shall be delivered up by the Government of Guatemala to the Government of the United Kingdom, and no subject of the United Kingdom shall be delivered up by the Government thereof to the Government of Guatemala.

Article IV.

The extradition shall not take place if the person claimed on the part of the Government of the United Kingdom, or the person claimed on the part of the Government of Guatemala, has already been tried and discharged or punished, or is still under trial in the territory of Guatemala or in the United Kingdom respectively for the crime for which his extradition is demanded.

If the person claimed on the part of the Government of the United Kingdom, or on the part of the Government of Guatemala, should be under examination for any other crime in the territory of Guatemala or in the United Kingdom respectively, his extradition shall be deferred until the conclusion of the trial and the full execution of any punishment awarded to him.

Article V.

The extradition shall not take place if, subsequently to the commission of the crime, or the institution of the penal prosecution or the conviction thereon, exemption from prosecution or punishment has been acquired by lapse of time, according to the laws of the State applied to.

Article VI.

A fugitive criminal shall not be surrendered if the offence in respect of which his surrender is demanded is one of a political character, or if he prove that the requisition for his rurrender has, in fact, been made with a view to try or punish him for an offence of a political character

Article VII.

A person surrendered can in no case be kept in prison or be brought to trial in the State to which the surrender has been made, for any other crime, or on account of any other matters, than those for which the extradition shall have taken place. This stipulation does not apply to crimes committed after the extradition.

Article VIII.

The requisition for extradition shall be made through the Diplomatic Agents of the High Contracting Parties respectively.

The requisition for the extradition of an accused person must be accompanied by a warrant of arrest issued by the competent authority of the State requiring the extradition, and by such evidence as, according to the laws of the place where the accused is found, would justify his arrest if the crime had been committed there.

If the requisition relates to a person already convicted, it must be accompanied by the sentence of condemnation passed against the convicted person by the competent Court of the State that makes the requisition for extradition.

A requisition for extradition cannot be founded solely on sentences passed in contumaciam, but persons convicted for contumacy shall be deemed to be accused persons.

Article IX.

If the requisition for extradition be in accordance with the foregoing stipulations, the competent authorities of the State applied to shall proceed to the arrest of the fugitive.

The prisoner is then to be brought before a competent Magistrate, who is to examine him, and to conduct the preliminary investigation of the case, just as if the apprehension had taken place for a crime committed in the same country.

Article X.

A fugitive criminal may be apprehended under a warrant issued by any Police Magistrate, Justice of the Peace, or other competent authority in either country, on such information or complaint, and such evidence, or after such proceedings as would, in the opinion of the authority issuing the warrant, justify the issue of a warrant if the crime had been committed or the person convicted in that part of the dominions of the two Contracting Parties in which the Magistrate, Justice of the Peace, or other

competent authority exercises jurisdiction: provided, however, that in the United Kingdom the accused shall, in such case, be sent as speedily as possible before a Police Magistrate in London. He shall, in accordance with this Article, be discharged, as well in Guatemala as in the United Kingdom, if within the term of thirty days a requisition for extradition shall not have been made by the Diplomatic Agent of his country in accordance with the stipulations of this Treaty.

The same rule shall apply to the cases of persons accused or convicted of any of the crimes or offences specified in this Treaty, and committed on the high seas on board any vessel of either country which may come into a port of the other.

Article XI.

The extradition shall take place only if the evidence be found sufficient, according to the laws of the State applied to, either to justify the committal of the prisoner for trial, in case the crime had been committed in the territory of the same State, or to prove that the prisoner is the identical person convicted by the Courts of the State which makes the requisition, and no criminal shall be surrendered until after the expiration of fifteen days from the date of his committal to prison to await the warrant for his surrender.

Article XII.

In the examinations which they have to make in accordance with the foregoing stipulations, the authorities of the State applied to shall admit as entirely valid evidence the sworn depositions or statements of witnesses taken in the other State, or copies thereof, and likewise the warrants and sentences issued therein, provided such documents purport to be signed or certified by a Judge, Magistrate, or Officer of such State, and are authenticated by the oath of some witness, or by being sealed with the official seal of the Minister of Justice, or some other Minister of State.

Article XIII.

If the individual claimed by one of the two High Contracting Parties, in pursuance of the present Treaty, should be also claimed by one or several other Powers, on account of other crimes or offences committed upon their respective territories, his extradition shall be granted to that State whose demand is earliest in date; unless any other arrangement should have been made between the different Governments to determine the preference, either on account of the gravity of the crime or offence, or for any other reason.

Article XIV.

If sufficient evidence for the extradition be not produced within three months from the date of the apprehension of the fugitive, he shall be set at liberty.

Article XV.

All articles seized which where in the possession of the person to be surrendered at the time of his apprehension shall, if the competent authority of the State applied to for the extradition has ordered the delivery of such articles, be given up when the extradition takes place; and the said delivery shall extend, not merely to the stolen articles, but to everything that may serve as a proof of the crime.

Article XVI.

The High Contracting Parties renounce any claim for the reimbursement of the expenses incurred by them in the arrest and maintenance of the person to be surrendered and his conveyance till placed on board ship; they reciprocally agree to bear such expenses themselves.

Article XVII.

The stipulations of the present Treaty shall be applicable to the Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty.

The requisition for the surrender of a fugitive criminal who has taken refuge in any of such Colonies or foreign possessions shall be made to the Governor or chief authority of such Colony or possession by the Chief Consular Officer of the Republic of Guatemala in such Colony or possession.

Such requisition may be disposed of, subject always, as nearly as may be, to the provisions of this Treaty, by the said Governor or chief authority, who, however, shall be at liberty either to grant the surrender or to refer the matter to this Government.

Her Britannic Majesty shall, however, be at liberty to make special arrangements in the British Colonies and foreign possessions for the surrender of Guatemalan criminals who may take refuge within such Colonies and foreign possessions, on the basis, as nearly as may be, of the provisions of the present Treaty.

The requisition for the surrender of a fugitive criminal from any Colony or foreign possession of Her Britannic Majesty shall be governed by the rules laid down in the preceding Articles of the present Treaty.

Article XVIII.

The present Treaty shall come into force ten days after its publication, in conformity with the forms prescribed by the laws of the High Contracting Parties. It may be terminated by either of the High Contracting Parties, but shall remain in force for six months after notice has been given for its termination.

The Treaty, after receiving the approval of the Congress of Guatemala, shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at London*) as soon as possible.

In witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the same, and have affixed thereto the seal of their arms.

---

*) Subsequently agreed that the Ratifications should be exchanged at Guatemala.

Done at Guatemala, the fourth day of July, in the year of our Lord one thousand eight hundred and eighty-five.

(L.S.) *J. P. Harriss-Gastrell.*
(L.S.) *M. J. Dardon.*

5.

GRANDE-BRETAGNE, JOHORE.

Arrangement concernant plusieurs points des relations entre les deux pays; signé à Londres le 11 décembre 1885.

Parl. Papers 4627.

Agreement on certain points touching the relations of Her Majesty's Government of the Straits Settlements with the Government of the Independent State of Johore, made between the Right Honourable Frederick Arthur Stanley, Her Majesty's Secretary of State for the Colonies, on behalf of the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Highness the Maharajah of Johore.

Article I.

The two Governments will at all times cordially co-operate in the settlement of a peaceful population in their respective neighbouring territories, and in the joint defence of those terretories from external hostile attacks, and in the mutual surrender of persons accused or convicted of any crime or offence, under such conditions as may be arranged between the two Governments.

Article II.

His Highness the Maharajah of Johore undertakes, if requested by the Government of the Straits Settlements, to co-operate in making arrangements for facilitating trade and transit communication overland through the State of Johore with the State of Pahang.

Article III.

If the Government of the Straits Settlements shall at any time desire to appoint a British officer as Agent to live within the State of Johore, having functions similar to those of a consular officer, his Highness the Maharajah will be prepared to provide, free of cost, a suitable site within his territory, whereon a residence may be erected for occupation by such officer.

Article IV.

Any coinage in the currency of the Straits Settlements which may

be required for the use of the Government of Johore, shall be supplied to it by the Government of the Straits Settlements at rates not higher than those at which similar coinage is supplied to Governments of the Malay Protected States, and under the same limitations as to amount. His Highness the Maharajah on his part undertakes that the applications of his Government for subsidiary coinage shall be strictly limited by the legitimate requirements of the inhabitants of the State of Johore, and that the coinage so issued shall be subject to the same limitations as regards legal tender as are in force in the Straits Settlements.

Article V.

The Governor of the Straits Settlements, in the spirit of former treaties, will at all times to the utmost of his power take whatever steps may be necessary to protect the Government and territory of Johore from any external hostile attacks; and for these or for similar purposes Her Majesty's officers shall at all times have free access to the waters of the State of Johore; and it is agreed that those waters extend to three miles from the shore of the State, or in any waters less than six miles in width to an imaginary line midway between the shores of the two countries.

Article VI.

The Maharajah of Johore, in the spirit of former treaties, undertakes on his part that he will not, without the knowledge and consent of Her Majesty's Government, negotiate any treaty, or enter into any engagement with any foreign State, or interfere in the politics or administration of any native State, or make any grant or concession to other than British subjects or British companies or persons of the Chinese, Malay, or other Oriental race, or enter into any political correspondence with any foreign State.

It is further agreed that if occasion should arise for political correspondence between His Highness the Maharaja and any foreign State, such correspondence shall be conducted through Her Majesty's Government, to whom His Highness makes over the guidance and control of his foreign relations.

Article VII.

Whereas His Highness the Maharajah of Johore has made known to the Governor of the Straits Settlements that it is the desire of his chiefs and people that he should assume the title of Sultan, it is further agreed that, in consideration of the loyal friendship and constant affection His Highness has shown to the Government of Her Majesty the Queen and Empress, and of the stipulations contained in this Memorandum, he and his heirs and successors, lawfully succeeding according to Malay custom, shall in future be acknowledged as His Highness the Sultan of the State and territory of Johore, and shall be so addressed.

In witness whereof the said Right Honourable Frederick Arthur Stanley, and his said Highness the Maharajah of Johore have signed

this Agreement at the Colonial Office, London, the eleventh day of December one thousand eight hundred and eighty-five.

Frederick Arthur Stanley.
[Maharajah's signature in Malay.]

Witnessed by
Robert G. W. Herbert,
Abduhl Rahman.

6.

GRANDE-BRETAGNE, ESPAGNE.

Correspondance relative aux îles Carolines du 4 janvier à 7 janvier 1886.

Mémorial Diplomatique 1886 Nr. 38.

Le ministre plénipotentiaire de la Grande-Bretagne à Madrid a adressé au ministre d'Etat d'Espagne, le 4 janvier dernier, la note suivante:

Le 23 novembre dernier, le chargé d'affaires de Sa Majesté, en accomplissement des instructions qu'il avait reçues du principal secrétaire d'Etat de Sa Majesté pour les affaires étrangères, a adressé au prédécesseur de Votre Excellence, M. le marquis del Pazo de la Merced, une note lui faisant savoir que le gouvernement de Sa Majesté comprenait que la médiation de Sa Sainteté le Pape avait heureusement fourni une base pour des négociations ultérieures entre les gouvernements d'Allemagne et d'Espagne, relativement aux difficultés qui avaient surgi entre eux deux au sujet de la souveraineté des îles Carolines, et que le gouvernement de Sa Majesté désirait participer à tous les avantages que pourrait rapporter à l'Allemagne toute Convention quelconque qui se conclurait entre cette puissance et l'Espagne concernant cette question.

Le chargé d'affaires de Sa Majesté a fait savoir en outre que son gouvernement avait confiance que le gouvernement espagnol se montrerait disposé à accéder à cette demande, et qu'en échange celui de Sa Majesté le serait également à reconnaître la souveraineté de l'Espagne sur les îles qui pourraient faire l'objet du dit arrangement. Une copie de la réponse faite par le ministre d'Etat à la note du chargé d'affaires de Sa Majesté le 24 du mois dernier a été dûment communiquée au principal secrétaire d'Etat de S. M. pour les affaires étrangères, et aujourd'hui j'ai l'honneur de faire savoir à Votre Excellence que le gouvernement de Sa Majesté est d'opinion que la première partie de la note du marquis del Pazo de la Merced exprimait exactement la proposition faite par le gouvernement de Sa Majesté, mais que la seconde partie contient une contre-proposition que le gouvernement de Sa Majesté n'est pas diposé à accepter. Le gouvernement de Sa Majesté peut seulement reconnaître la souveraineté espagnole dans même étendue que l'Allemagne et préfère adhérer à la proposition

originelle présentée dans la note du chargé d'affaires de Sa Majesté en date du 23 novembre.

»Je dois ajouter que, en conséquence de l'information que j'ai transmise à mon gouvernement que Votre Excellence se montrerait disposée à signer le protocole dans les termes du modèle dont copie est ci-jointe, dans le cas où le gouvernement de Sa Majesté s'engagerait à ne pas réclamer le droit d'établir une station navale aux Iles Carolines, j'ai été autorisé à faire savoir à Votre Excellence que le gouvernement de Sa Majesté n'insistera pas pour demander le dit établissement, et que si Votre Excellence signe le protocole qui suit et qui est conforme à ce qui a été dit, cet engagement de la part du gouvernement de Sa Majesté serait considéré comme stipulé dans la présente note que j'ai l'honneur d'adresser à Votre Excellence, conformément aux instructions de mon gouvernement.«

Le ministre d'Etat d'Espagne, M. Moret, a répondu dans les termes suivants, à la date du 7 du même mois:

»J'ai eu l'honneur de recevoir la note de Votre Excellence du 4 de ce mois, laquelle était accompagnée d'un projet de protocole que Votre Excellence m'envoie conformément aux instructions de son gouvernement, afin de constater dans ce document sa reconnaissance de la part de la Grande-Bretagne de la souveraineté de l'Espagne sur les archipels des Carolines et des Palaos, aux mêmes conditions convenues pour pareil objet entre le gouvernement de Sa Majesté et celui de l'empereur d'Allemagne, dans le protocole signé à Rome, par la médiation de Sa Sainteté le Pape Léon XIII, le 17 décembre de l'année passée.

»En réponse, et attendu que, selon ce que V. Exc. me déclare dans sa note, elle a été autorisée par son gouvernement à me faire savoir que le gouvernement de Londres n'insistera pas pour réclamer la concession d'une station navale dans les archipels sus-mentionnés, en ajoutant que si je suis disposé à signer le protocole dans les termes rédigés par V. Exc. dans la copie qui accompagne sa note, il est entendu que le désistement de la part du gouvernement de S. M. Britannique est consigné dans la note que V. Exc. m'a fait l'honneur de m'adresser, je dois, à mon tour, vous faire savoir que dans cette supposition je suis autorisé par le cabinet dont j'ai l'honneur de faire partie à signer avec V. Exc. le protocole dont vous avez bien voulu me communiquer le projet dans votre susdite note du 4 de ce mois, à laquelle j'ai répondu, en la considérant comme l'interprétation du dit protocole et comme la renonciation à la réclamation de la susdite station navale.«

7.

GRANDE-BRETAGNE, ESPAGNE

Protocole relative à la souveraineté de l'Espagne sur les archipels des Carolines et des Palaos; signé à Madrid le 8 janvier 1886.

Parl. Papers 4613.

The Governments of Great Britain and Spain being desirous of affording a proof of the friendly feeling which unites the two nations, the Undersigned, Sir Francis Clare Ford, C.B., K.C.M.G., Her Britannic Majesty's Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at the Court of Madrid, and his Excellency Don Segismundo Moret y Prendergast, Minister of State of Her Majesty the Queen Regent of Spain, duly authorized thereto by their respective Governments, declare as follows: —

1. It is agreed that Her Britannic Majesty's Government will recognize the sovereignty of Spain over the Caroline Islands and Pelew Islands to the same extent as such sovereignty has been or may hereafter be recognized by the German Government.

2. It is agreed that whatsoever privileges, advantages, favours, or immunities have been or may hereafter be accorded in the aforesaid islands by the Spanish Government to the Government or subjects of the German Empire shall be immediately and unconditionally accorded to the Government or subjects of Great Britain.

Done at Madrid in duplicate, this 8th day of January, 1886.

Francis Clare Ford.

Deseando los Gobiernos de la Gran Bretaña y de España dar una prueba de los sentimientos amistosos que unen á las dos naciones, los abajos firmantes, Sir Francis Clare Ford, C.B., K.C.M.G., Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Su Magestad Británica en la Corte de Madrid, y el Excelentisimo Señor Don Segismundo Moret y Prendergast, Ministro de Estado de Su Magestad la Reina Regente de España, debidamente autorizados para ello por sus Gobiernos respectivos, declaran como sigue: —

1. Queda convenido que il Gobierno de Su Magestad Británica reconocerá la soberania de España sobre las Islas Carolinas y Palaos hasta el punto que esta soberania haya sido, ó pueda ser en adelante, reconocida por el Gobierno Aleman.

2. Queda convenido que todos los privilegios, ventajas, favores, ó inmunidades que se hayan concedido, ó que en adelante se concedan, en las antedichas islas por el Gobierno Español al Gobierno ó subditos del Imperio Aleman, séran inmediata é incondicionalmente concedidos al Gobierno ó á los súbditos de la Gran Bretaña.

Hecho en Madrid por duplicado, á ocho de Enero de 1886.

S. Moret.

8.

GRANDE-BRETAGNE. ESPAGNE.

Convention concernant les relations commerciales, signée à Madrid le 26 avril 1886.

Parl. Papers 4734.

The Government of Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and the Government of Her Majesty the Queen Regent of Spain, being desirous of facilitating the commercial relations of their respective countries, have named as their Representatives for that purpose:

The Government of Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Sir F. Clare Ford, Her Britannic Majesty's Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Madrid, &c., &c.;

The Government of Her Majesty the Queen Regent of Spain, his Excellency Señor Don Segismundo Moret y Prendergast, Minister of State, &c., &c.;

Who, being duly authorized by their respective Governments, have agreed upon the following Articles: —

Article I.

The Government of Her Majesty the Queen Regent of Spain will grant to the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and to Her Britannic Majesty's Colonies and foreign possessions, most-favoured-nation treatment in all that concerns commerce, navigation, and Consular rights and privileges in Spain, and in the Spanish Colonies and foreign possessions, co-extensive in amount of benefit with that accorded to France and Germany unter the Treaties of the 6th February, 1882, and the 12th July, 1883.

The provisions of this Convention shall come into operation on the 1st July next, unless by mutual consent any other date may be fixed, and on condition that on that date the alcoholic scale, according to which duties are levied on Spanish wines on their introduction into the United Kingdom of Great Britain and Ireland, is modified in accordance with the terms of the following Article.

Article II.

The Government of Her Britannic Majesty will continue to grant to Spain, her Colonies and foreign possessions, most-favoured-nation treatment in the United Kingdom of Great Britain and Ireland, and in Her Britannic Majesty's Colonies and foreign possessions, in all that concerns commerce, navigation, and Consular rights and privileges.

They will, in addition, apply to Parliament for the necessary authority to provide that the limit of the lower half of the alcoholic scale shall extend up to but not exceed 30 degrees of proof spirit.

Article III.

The present Convention has been drawn up subject to the sanction of the Legislatures of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of Spain respectively. When approved, it shall remain in force until the 30th June, 1892, and in case neither of the High Contracting Parties should have notified, twelve months before the said date, the intention of terminating it, the present Convention shall remain binding until the expiration of one year from the day on which either of the two High Contracting Parties shall have denounced it.

Done in duplicate at Madrid, this 26th day of April, 1886.

F. Clare Ford.

9.

GRANDE-BRETAGNE, ZANZIBAR.

Traité d'amitié, de commerce et de navigation; signé à Zanzibar le 30 avril 1886 *).

Parliamentary Papers [C. — 4917.]

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Highness the Seyyid Barghash bin Saeed, Sultan of Zanzibar, being desirous to confirm and strengthen the friendly relations which now subsist between the two countries, and to promote and extend their commercial relations, have named as their Plenipotentiaries to conclude a Treaty for this purpose, that is to say:

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, Sir John Kirk, Knight Grand Cross of the Most Distinguished Order of St. Michael and St. George, Her Britannic Majesty's Agent and Consul-General at Zanzibar;

And His Highness the Sultan of Zanzibar, his Chief Secretary Mohammed bin Salim bin Mohammed el Mauli;

Who, having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles: —

Article I.

There shall be perpetual peace and amity between the two High Contracting Parties and their subjects.

Article II.

Subjects of Her Britannic Majesty shall enjoy, immediately and unconditionally, throughout the dominions of His Highness the Sultan of Zan-

*) Les ratifications ont été échangées.

zibar, with respect to commerce, shipping, and the exercise of trade, as in every other respect, all the rights, privileges, immunities, advantages, and protection of whatsoever nature, which are, or hereafter may be, enjoyed by or accorded to the subjects or citizens of the most favoured nation.

They shall more especially not be liable to other or more onerous duties, imposts, restrictions, or obligations, of whatever description, than those to which subjects or citizens of the most favoured nation now are, or hereafter may be, subjected.

The rights of the most favoured nation shall also be accorded to subjects of His Highness the Sultan of Zanzibar within the territories of Her Britannic Majesty.

Article III.

The High Contracting Parties acknowledge the right of appointing Consular officers to reside in each other's dominions, wherever this may be deemed to be desirable in the interest of commerce or otherwise, and such Consular officers, together with their Assistants and those in their service, shall enjoy, with regard to their persons and houses, and also in the exercise of their official duties, in addition to the rights herein stipulated, the same honours and privileges as are, or in future shall be, enjoyed by Consular officers of the most favoured nation. In event of a riot or other disturbance of the public peace, His Highness the Sultan shall provide the British Consular officers, at their request, with a guard in order to guarantee their safety and the inviolability of the Consular office and dwelling, and shall, at the request of a British Consular officer, place the police force at his disposal to assist in effecting arrests or in the execution of his official duties.

Article IV.

There shall be perfect freedom of commerce and navigation between the High Contracting Parties; each shall allow the subjects of the other to enter all ports, creeks, and rivers, with their vessels and cargoes, also to travel, reside, pursue commerce and trade, whether wholesale or retail, in each other's dominions, and therein to hire, purchase, and possess houses, warehouse, shops, stores, and lands. British subjects shall everywhere be freely permitted, whether personally or by agent, to bargain for, buy, barter, and sell all kinds of goods, articles of import or native production, whether intended for sale within the dominions of His Highness or for export, and to arrange with the owner or his agent regarding the price of all such goods and produce, without interference of any sort on the part of the authorities of His Highness.

His Highness the Sultan of Zanzibar binds himself not to allow or recognize the establishment of any kind of monopoly or exclusive privilege of trade within his dominions to any Government, Association, or individual.

Article V.

Subjects of Her Britannic Majesty shall be permitted, throughout

the dominions of His Highness the Sultan, to acquire, by gift, purchase, intestate succession, or under will, or in any other legal manner, land, houses, and property of every description, whether movable or immovable; to possess the same; and freely to dispose thereof by sale, barter, donation, will, or otherwise.

Article VI.

With a view to facilitate commerce and for the purpose of regulating and securing the revenue which His Highness the Sultan now derives from the customs and other duties levied on foreign merchandize and on inland produce, the following Regulations contained in Articles VII, VIII, IX, X, XI, and XII have been agreed upon.

Article VII.

His Highness the Sultan shall be permitted to levy a duty of entry not exceeding 5 per cent. on the value of all goods and merchandize, of whatever description, imported by sea from foreign countries, and landed at any port in the islands or on the coast of the mainland of Africa within the dominions of His Highness. This duty shall be paid at that port in His Highness' dominions where the goods are first landed, and on payment thereof such goods shall thereafter be exempt, within the Zanzibar dominions, from all other customs duties or taxes levied by or on behalf of the Government of His Highness the Sultan, by whatever names these may be designated, and no higher import duty shall be claimed from British subjects than that which is paid by subjects or citizens of the most favoured nation.

This duty once paid shall cover, from all other charges on the part of His Highness the Sultan, goods of whatever description coming from foreign countries by sea, whether these are intended for local consumption or for transmission elsewhere, in bulk or otherwise, and whether they remain in the state in which they are imported or have been manufactured.

Spirits and spirituous liquors of all kinds imported into the dominions of His Highness the Sultan from abroad shall be subject to an entry or import duty of 25 per cent. ad valorem. Beer and wines containing less than 20 per cent. by volume of alcohol are not to be considered or classed as spirituous liquors within the meaning of this Article. These latter, therefore, remain subject to the common entry duty of 5 per cent. ad valorem.

There shall, however, be exempted from payment of all duty the following, namely: —

1. All goods and merchandize which, being destined for a foreign port, are transshipped from one vessel to another in any of the ports of His Highness the Sultan of Zanzibar, or which have been for this purpose provisionally landed and deposited in any of the Zanzibar custom-houses to await the arrival of a vessel in which to be reshipped abroad. But goods and merchandize so landed shall be exempted only provided that the consignee or his agent shall have, on the arrival of the ship,

handed over the said goods to be kept under Customs seal, and declared them as landed for transshipment, designating at the same time the foreign port of destination, and also provided that the said goods are actually shipped for the same foreign port as originally declared, within a period not exceeding six months after their first landing, and without having in the interval changed owners.

2. All goods and merchandize which, not being consigned to a port within the dominions of the Sultan, have been inadvertently landed, provided that such goods and merchandize are reshipped on board of the same vessel and therein are transported abroad. Should, however, such goods or merchandize here spoken of be opened or removed from the custody of the Customs authorities, the full duty shall then be payable on the same.

3. Coals, naval provisions, stores and fittings, the property of Her Majesty's Government, landed in the dominions of His Highness for the use of the ships of Her Majesty's navy.

4. All goods and merchandize transshipped or landed for the repair of damage caused by stress of weather or other disasters at sea, provided the cargo so discharged shall be reshipped and taken away on board of the same vessel, or if the latter shall have been condemned, or her departure delayed, in any other.

5. Machines and implements for agricultural purposes, also all materials destined for the construction and maintenance of roads, tramways, or railroads, and generally all means of conveyance certified by the attestation of a British Consular officer resident in Zanzibar dominions to be destined for countries inland and west of His Highness' dominions.

Article VIII.

His Highness the Sultan is further permitted to levy a special export duty, but only on the articles and to the amount hereafter stated, on such merchandize and native products coming from his own dominions, or from the interior of Africa, as are included in the annexed Tariff.

This special duty to bé levied by and on behalf of His Highness the Sultan shall be paid (if such has not been previously done) at all events previous to the shipment of these articles out of the dominions of His Highness the Sultan. No distinction shall be made whether the said goods and native produce have their origin within the dominions of His Highness the Sultan, or come from districts of the African Continent beyond His Highness' frontiers.

But if the special duty on goods and produce above referred to has once been paid, the latter, whether in a raw or manufactured state, shall not be again taxed with other duties or imposts, levied by or on behalf of the Government of His Highness the Sultan, but may thereafter be relanded free at any port in the dominions of His Highness, and be exported without further charge, always provided that they have not previously been landed and manufactured in a foreign country.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to claim

a revision of the annexed special Tariff, after successive terms of five years, to begin to reckon from the day of the exchange of the ratifications of the Treaty, in order to allow of such alteration, additions, or amendments being made as experience may have shown to be necessary or desirable.

Article IX.

It is fully understood by the High Contracting Parties that the special duties referred to in Article VIII to be levied on behalf of His Highness the Sultan shall be in lieu of and as equivalent for: —

1. The monopoly rights, which until now His Highness has been authorized by former Treaties to exercise over ivory and copal coming from certain districts on the coast. The taxes until now charged on these articles as monopoly taxes shall therefore cease and be abolished.

2. The duty of 5 per cent. ad valorem, or in kind, now levied on goods, and produce of the dominions of His Highness the Sultan, and of the interior of Africa, at the first port of His Highness' dominions where such goods happen to be landed, and also the additional taxes which His Highness has for some time levied on certain goods or produce under the denomination of native taxes are abolished and shall cease.

It is understood that such other goods, merchandize, and produce brought by land from those districts of the African Continent to the west of the dominions of His Highness as are not included in the special Tariff now agreed upon, are not liable for duty of any description; they shall, on entering, leaving, and while within the dominions of His Highness, be free from all duties, taxes, and customs of His Highness' Government.

It is also agreed between the High Contracting Parties that British subjects are not liable to be taxed by or on behalf of His Highness the Sultan, or his authorities, with any other duties, customs, or taxes than those before specified in Articles VII and VIII, whether for their persons, houses, lands, or goods.

Article X.

It is, however, agreed and understood by the High Contracting Parties that, in the event of an arrangement being entered into hereafter between His Highness and the Powers having Treaty relations with Zanzibar, and to which Great Britain shall be a consenting party, whereby vessels entering the port of Zanzibar shall be charged with shipping, tonnage, or harbour dues, such dues to be administered under the control of a special Board for the improvement of the harbour and construction and maintenance of lighthouses, &c., nothing in the aforementioned provisions shall be construed so as to exempt British vessels from payment of such shipping, harbour, or tonnage dues as may hereafter be agreed upon.

Article XI.

It shall be at the option of the British subject in each case to pay the percentage duties stipulated in Articles VII and VIII either in cash,

or, if the nature of the goods allow of it, in kind, by giving up an equivalent amount of the goods or produce.

In the event of payment being made in cash, the value of the merchandize, goods, or produce on which duty is to be levied shall be fixed according to the ready-money market price ruling at the time when the duty is levied. In the case of foreign imports the value shall be fixed according to the market price at Zanzibar, and in that of native goods and produce by the market price at the place where the merchant shall choose to pay the duty.

In the event of any dispute arising between a British subject and the Custom-house authorities regarding the value of such goods, this shall be determined by reference to two experts, each party nominating one, and the value so ascertained shall be decisive. Should, however, these experts not be able to agree, they shall choose an umpire, whose decision is to be considered final.

Article XII.

His Highness the Sultan of Zanzibar engages by the present Treaty to provide, and give orders to his officials, that the movement of goods in transit shall not be obstructed or delayed in a vexatious manner by unnecessary Customs formalities and regulations, and that every facility will be given for their transport by land and river, and that as far as is consistent with the special provisions of this Treaty the principles approved of by the Congo Conference shall be carried out.

His Highness further undertakes to see that a custom-house answering all requirements of commerce be erected at Zanzibar, with stores secure against fire, decay, or theft, for the protection of the goods placed therein. The conditions under which goods shall be stored, and the charges to be levied on account thereof, shall be subject to future agreement between His Highness the Sultan and the Representatives of the several Treaty Powers.

Article XIII.

British vessels entering a port in the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar in distress shall receive from the local authorities all necessary aid to enable them to revictual and refit so as to proceed on their voyage.

Should a British vessel be wrecked off the coast of the mainland, or on one of the islands of His Highness' dominions, the authorities of His Highness shall render all assistance in their power to the distressed vessel, in order to save the ship, her cargo, and those on board; they shall also give aid and protection to persons saved, and shall assist them in reaching the nearest British Consulate; they shall further take every possible care that the goods so recovered are safely stored, and kept for the purpose of being handed over to the owner, captain, agent of the ship, or British Consul, subject always to rights of salvage.

His Highness' authorities shall further see that the nearest British Consulate is at once informed of such disaster having occurred.

Should a British vessel wrecked on the coast of the mainland, or islands, within the dominions of the Sultan of Zanzibar be plundered, the authorities of His Highness shall, as soon as they come to know thereof, render prompt assistance and take measures to pursue and punish the robbers, and recover the stolen property. Likewise, should a vessel of His Highness the Sultan of Zanzibar, or of one of his subjects, enter a British port in distress, or be wrecked off the coast of Her Majesty's dominions, the like help and assistance shall be rendered by the British authorities.

Article XIV.

Shoud sailors or others belonging to a British ship of war, or merchant-vessel, desert and take refuge on shore or on board of any of His Highness' ships, the authorities of His Highness the Sultan of Zanzibar shall, upon request of a Consular official, or in his absence of the captain of the ship, take the necessary steps in order to have them arrested and delivered over to the Consular official or to the captain.

In this, however, the Consular officer and captain shall render every assistance.

So also the authorities of His Highness the Sultan, in case of men deserting from ships of His Highness the Sultan, or of his subjects, and who have taken refuge on board of a British vessel in harbour, or in the house of a British subject on shore in Zanzibar, may apply to a British Consular official, or in his absence to the captain or house occupant, who, unless there is reason to the contrary, shall take the necessary steps to cause them to quit the vessel or premises, for the purpose of being returned to the captain or the Sultan's authorities.

Article XV.

In the event of goods or produce the property of or consigned to a British subject being seized as having been landed or passed under a false declaration, and for the purpose of fraudulently evading payment of any duty or tax, the matter shall be immediately brought to the notice of the nearest British Consular authority, who shall thereupon inquire into the circumstances, and make such order therein as he shall see fit, with power to condemn and confiscate, either in whole or in part, for the benefit of His Highness the Sultan, the goods so seized, and, in addition, to punish the offender, if a British subject, with fine, which fine, if any, shall be paid over to His Highness.

Article XVI.

Subjects of Her Britannic Majesty shall, as regards their person and property, enjoy within the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar the rights of exterritoriality.

The authorities of His Highness the Sultan have no right to inter-

fere in disputes between subjects of Her Britannic Majesty amongst themselves, or between them and membres of other Christian nations, such questions, whether of a civil or criminal nature, shall be decided by the competent Consular authorities. The trial and also the punishment of all offences and crimes of which British subjects may be accused within the dominions of His Highness the Sultan, also the hearing and settlement of all civil questions, claims, or disputes in which they are the defendants is expressly reserved to the British Consular authorities and Courts, and removed from the jurisdiction of His Highness the Sultan.

Should disputes arise between a subject of His Highness the Sultan, or other non-Christian Power not represented by Consuls at Zanzibar, and a subject of Her Britannic Majesty, in which the British subjects is the plaintiff or the complainant, the matter shall be brought before and decided by the highest authority of the Sultan, or some person specially delegated by him for this purpose. The proceedings and final decision in such a case shall not, however, be considered legal unless notice has been given and an opportunity afforded for the British Consul or his substitute to attend at the hearing and final decision.

Article XVII.

Subjects of His Highness the Sultan or any non-Christian nation not represented by Consuls at Zanzibar, who are in the regular service of British subjects, within the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar, shall enjoy the same protection as British subjects themselves. Should they be charged with having committed a crime or serious offence punishable by law, they shall, on sufficient evidence being shown to justify further proceedings, be handed over by their British employers or by order of the British Consuls to the authorities of His Highness the Sultan for trial and punishment.

Article XVIII.

Should a subject of Her Majesty, residing in the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar, be adjudicated bankrupt, the British Consul shall take possession of, recover, and realize all available property and assets of such bankrupt, to be dealt with and distributed according to the provisions of British Bankruptcy Law.

Article XIX.

Should a subject of His Highness the Sultan of Zanzibar resist or evade payment of the just and rightful claims of a British subject, the authorities of His Highness the Sultan shall afford to the British creditor every aid and facility in recovering the amount due to him. In like manner the British Consul shall afford every aid and facility to subjects of His Highness the Sultan of Zanzibar in recovering debts justly due to them from a British subject.

Article XX.

Should a British subject die within the dominions of His Highness

the Sultan of Zanzibar, or, dying elsewhere, leave property therein, movable or immovable, the British Consul shall be authorized to collect, realize, and take possession of the estate of the deceased, to be disposed of according to the provisions of British law.

Article XXI.

The houses, dwellings, warehouses, and other premises of British subjects or of persons actually in their regular service within the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar shall not be entered, or searched, under any pretext by the officials of His Highness, without the consent of the occupier, unless with the cognizance and assistance of the British Consul or his substitute.

Article XXII.

It is hereby agreed between the two High Contracting Parties that, in the event of an agreement being hereafter arrived at between His Highness the Sultan of Zanzibar and the various Powers with which His Highness shall be in Treaty relations, including Great Britain, which must be a consenting party, whereby the residents of a district or town shall, without distinction of nationality, be made subject to the payment of local taxes, for municipal and sanitary purposes, the same to be fixed and administered by or under the control of a special Board, nothing contained in this Treaty shall be understood so as to exempt British residents from the payment of such taxes.

Article XXIII.

Subjects of the two High Contracting Parties shall, within the dominions of each other, enjoy freedom of conscience and religious toleration. The free and public exercise of all forms of religion, and the right to build edifices for religious worship, and to organize religious missions of all creeds, shall not be restricted or interfered with in any way whatsoever.

Missionaries, scientists, and explorers, with their followers, property, and collections, shall likewise be under the especial protection of the High Contracting Parties.

Article XXIV.

The stipulations of the present Treaty shall be applicable to all the Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty so far as the laws permit, excepting to those hereinafter named, that is to say, except to—

The Dominion of Canada,
Newfoundland,
The Cape,
Natal,
New South Wales,
Victoria,
Queensland,

Tasmania,
South Australia,
Western Australia,
New Zealand.

Provided always, that the stipulations of the present Treaty shall be made applicable to any of the above-named Colonies or foreign possessions on whose behalf notice to that effect shall have been given by Her Britannic Majesty's Representative in Zanzibar to His Highness the Sultan within two years from the date of the exchange of the ratifications of the present Treaty.

Article XXV.

The present Treaty has been executed in quadruplicate, two copies being written in English, and two in Arabic. These are understood to be of similar import and signification; in the event, however, of doubt hereafter arising as to the proper interpretation of the English or Arabic text of one or other of the Treaty stipulations, the English text shall be considered decisive. The Treaty shall come into operation on the first day of the next Zanzibar financial year, or if the ratifications have not been previously exchanged, within one month after the date when this may take place.

Article XXVI.

The present Treaty shall remain in force for a period of fifteen years, to reckon from the day of the exchange of ratifications.

It shall be competent for the High Contracting Parties thereafter to move for a revision of the present Treaty, in order to allow of such alterations, additions, or amendments as experience may have shown to be necessary or desirable; but such a motion must be notified by the party claiming a revision one year previous to the expiration of the present Treaty, otherwise what is herein agreed upon shall be considered binding upon both parties for a further period of ten years.

Article XXVII.

The present Treaty shall be ratified and the ratifications exchanged at Zanzibar as soon as possible.

In faith whereof the respective Plenipotentiaries have signed this Treaty, and have affixed thereto their seals.

Done in quadruplicate, in the English and Arabic languages, at Zanzibar, the 30th day of April, in the year of our Lord 1886, corresponding with the 25th day of Rejeb, of the year of the Hejira 1303.

(L.S.) *John Kirk.*
(L.S.) Signature in Arabic.

Tariff.

Tariff of the special duties referred to in the body of the Treaty which His Highness the Sultan of Zanzibar shall be entitled to levy on such merchandize and produce as are herein named, brought to the ports in His Highness' dominions, whether from his own territories or from districts on the African Continent which lie beyond.

1.	Ivory	15	per cent. ad valorem.
2.	Copal	15	» »
3.	India-rubber	15	» »
4.	Cloves, without distinction as to origin	30	» »
5.	Semsem	12	» »
6.	Orchilla weed coming from the districts between Kismayu and Warsheikh, both ports included	5	» »
	From all other districts	10	» »
7.	Ebony	5	» »
8.	Borties (Zanzibar poles and rafters)	10	» »
9.	Hides	10	» »
10.	Rhinoceros horn and hippopotamus teeth	10	» »
11.	Tortoiseshell	10	» »
12.	Cowry shells	5	» »
13.	Native tobacco	25	» »
14.	Chillies	10	» »
15.	Ground nuts	12	» »
		Dol. c.	
16.	Indian corn, Caffre corn, mawele, lentils, and all other similar grains and legumes	0 35	per gizla. *)
17.	Rice in husk	0 25	»
18.	Chiroko	1 10	»
19.	Camels	2 00	each.
	Horses	10 00	»
	Cattle	1 00	»
	Sheep and goats	0 25	»

Explanatory Note.

It is fully understood by the High Contracting Parties that—

1. Merchandize and produce of all kinds, originating whether within the Sultanate of Zanzibar or from the territories to the west of His Highness' dependencies on the mainland of Africa, and which are not mentioned in this Tariff, shall be free of any duty.

2. That merchandize and produce included in the special Tariff, imported by sea from a foreign port into the dominions of His Highness

*) This shall be a measure containing 360 lbs. weight of Caffre corn.

the Sultan, shall be liable to pay the import duty of 5 per cent. ad valorem only, as is provided in this Treaty.

3. That should Her Majesty's Government think fit, the produce of estates held by British subjects within the dominions of His Highness the Sultan of Zanzibar previous to the conclusion of this Treaty shall be in no way affected by any of the provisions thereof; but a list of such estates shall in such case be prepared and agreed to.

(Signed) *John Kirk.*
(Signed) Signature in Arabic.

10.

GRANDE-BRETAGNE, SALVADOR.

Arrangement relatif à la prolongation du traité d'amitié de commerce de navigation du 24 octobre 1862; signé à St. Salvador le 23 juin 1886 *).

[Parl Papers C. — 5163].

Whereas, in Article XXI of the Treaty of Friendship, Commerce and Navigation, between Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and the Republic of Salvador, signed on the 24th October, 1862, it is stipulated as follows:—

»The present Treaty shall remain in force for the term of twenty years from the date of exchange of ratifications, and if neither Party shall notify to the other its intention of terminating the same twelve months before the expiration of the twenty years stipulated above, the said Treaty shall continue binding on both Parties beyond the said twenty years until twelve months from the time that one of the Parties may notify to the other its intention of terminating it.«

And whereas the aforesaid High Contracting Parties are mutually desirous of prolonging the duration of the said Treaty for a further term of years, the Undersigned, duly authorized by their respective Governments, have agreed as follows:—

1. The Treaty of Friendship, Commerce, and Navigation between Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland and the Republic of Salvador, signed at Guatemala on the 24th day of October, 1862, shall remain in force for a period of twenty years from the date of the exchange of the ratifications of the present Agreement.

On the expiration of the said period of twenty years either Party may give twelve months' notice of their desire to terminate the said Treaty, and the Treaty shall then terminate accordingly, but otherwise the Treaty shall remain in force until terminated by notice as aforesaid.

---

*) Les ratifications ont été échangées le 8 juillet 1887.

2. It is, nevertheless, agreed that any or all of the following Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty, that is to say:—

India
Canada
Newfoundland,
The Cape of Good Hope,
New South Wales,
New Zealand,
Queensland,
South Australia,
Tasmania,
Victoria,
Natal,
Western Australia,

may at any time within the period of two years from the date of the exchange of the ratifications of the present Agreement give notice, through Her Majesty's Representative accredited to the Republic of Salvador, of their desire to be excepted from the operation of the Treaty aforesaid, and the said Treaty shall not thenceforward apply to any of the said Colonies or foreign possessions of Her Britannic Majesty which shall have given such notice. But, except as above provided, the said Treaty shall apply to all the Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty until the Treaty be terminated by notice given in pursuance of the terms of Article I of the present Agreement.

3. The present Agreement shall be ratified, and the ratifications exchanged at Guatemala or San Salvador as soon as possible.

In witness whereof the Undersigned have signed the present Agreement, and have affixed thereto their seals.

Done at San Salvador, the 23rd day of June, 1886.

(L.S.) *J. P. H. Gastrell.*
(L.S.) *Manuel Delgado.*

11.

GRANDE-BRETAGNE, CHINE.

Convention concernant les relations amicales des deux pays en vue de la situation politique de Burmah et de Thibet; signée à Pecking le 24 juillet 1886*).

Parliament Papers (C—5164).

Whereas Her Majesty the Queen of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Majesty the Emperor of China, being sincerely

*) Les ratifications ont été échangées à Londres le 25 août 1887.

desirous to maintain and perpetuate the relations of friendship and good understanding which now exist between their respective Empires, and to ıdomote and extend the commercial intercourse between their subjects and dominions, the following Convention has been agreed upon and concluded : —

On the part of Great Britain by Nicholas Roderick O'Conor, Esquire, Her Majesty's Secretary of Legation at Washington, and lately Her Majesty's Chargé d'Affaires in China, Companion of the Most Distinguished Order of St. Michael and St. George, duly empowered thereunto ;

And on the part of China by his Highness Prince Ch'ing, President of the Tsung-li yamên, and his Excellency Sun, Minister of the Tsung-li Yamên, and his Excellency Sun, Minister of the Tsung-li Yamên, Senior Vice-President of the Board of Works.

Article I.

Inasmuch as it has been the practice of Burmah to send decennial Missions to present articles of local produce, England agrees that the highest authority in Burmah shall send the customary decennial Missions, the members of the Missions to be of Burmese race.

Article II.

China agrees that, in all matters whatsoever appertaining to the authority and rule which England is now exercising in Burmah, England shall be free to do whatever she deems fit and proper.

Article III.

The frontier between Burmah and China to be marked by a Delimitation Commission, and the conditions of frontier trade to be settled by a Frontier Trade Convention, both countries agreeing to protect and encourage trade between China and Burmah.

Article IV.

Inasmuch as inquiry into the circumstances by the Chinese Government has shown the existence of many obstacles to the Mission to Thibet provided for in the Separate Article of the Chefoo Agreement, England consents to countermand the Mission forthwith.

With regard to the desire of the British Government to consider arrangements for frontier trade between India and Thibet, it will be the duty of the Chinese Government, after careful inquiry into the circumstances, to adopt measures to exhort and encourage the people with a view to the promotion and development of trade. Should it be practicable, the Chinese Government shall then proceed carefully to consider Trade Regulations ; but, if insuperable obstacles should be found to exist, the British Government will not press the matter unduly.

Article V.

The present Convention shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged in London as soon as possible after the date of the signature thereof.

In witness whereof the respective negotiators have signed the same and affixed thereunto the seals of their arms.

Done in triplicate at Peking this twenty-fourth day of July, in the year of our Lord one thousand eight hundred and eighty-six, corresponding with the Chinese date the twenty-third day of the sixth moon of the twelfth year of Kuang Hsü.

Nicholas Roderick O'Conor.
(Monogram) Ch'ing.
(Monogram) Sun Yü-Wên.

12.

GRANDE-BRETAGNE, GRECE.

Traité de commerce et de navigation, suivi d'un protocol; signé le 10 novembre 1886*).

Parl. Papers (C. — 4999).

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Majesty the King of the Hellenes, being desirous to extend and facilitate the relations of commerce between their respective subjects and dominions, have determined to conclude a new Treaty with this object, and they have appointed their respective Plenipotentiaries, that is to say: —

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, Sir Horace Rombold, a Baronet of Great Britain, Knight, Commander of the Most Distinguished Order of Saint Michael and Saint George, and Her Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary to His Majesty the King of the Hellenes;

And His Majesty the King of the Hellenes, M. Stephen Dragoumi, Minister for Foreign Affairs;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon the following Articles: —

Article I.

There shall be between the dominions and possessions of the two High Contracting Parties reciprocal freedom of commerce and navigation. The subjects of each of the two Parties shall have liberty freely to come, with their ships and cargoes, to all places, ports, and rivers in the dominions and possessions of the other to which native subjects generally are or may be permitted to come, and shall enjoy respectively the same rights, privileges, liberties, favours, immunities, and exemptions in matters of commerce and navigation which are or may be enjoyed by native subjects,

---

*) Les ratifications ont été échangées à Athènes le 21 avril 1887.

without having to pay any tax or impost greater than those paid by the same, and they shall be subject to the laws and regulations in force.

Article II.

No other or higher duties shall be imposed on the importation into the dominions and possessions of Her Britannic Majesty of any article the produce or manufacture of the dominions and possessions of His Majesty the King of the Hellenes from whatever place arriving, and no other or higher duties shall be imposed on the importation into the dominions and possessions of His Majesty the King of the Hellenes of any article the produce or manufacture of Her Britannic Majesty's dominions and possessions, from whatever place arriving, than on articles produced or manufactured in any other foreign country; nor shall any prohibition be maintained or imposed on the importation of any article the produce or manufacture of the dominions and possessions of either of the Contracting Parties into the dominions and possessions of the other, from whatever place arriving, which shall not equally extend to the importation of the like articles being the produce or manufacture of any other country. This last provision is not applicable to the sanitary and other prohibitions occasioned by the necessity of protecting the safety of persons or of cattle, or of plants useful to agriculture.

Article III.

No other or higher duties or charges shall be imposed in the dominions and possessions of either of the Contracting Parties on the exportation of any article to the dominions and possessions of the other than such as are or may be payable on the exportation of the like article to any other foreign country; nor shall any prohibition be imposed on the exportation of any article from the dominions and possessions of either of the two Contracting Parties to the dominions and possessions of the other which shall not equally extend to the exportation of the like article to any other country.

Article IV.

The subjects of each of the Contracting Parties shall enjoy, in the dominions and possessions of the other, exemption from all transit duties, and a perfect equality of treatment with native subjects in all that relates to warehousing, bounties, facilities, and drawbacks.

Article V.

All articles which are or may be legally imported into the ports of the dominions and possessions of Her Britannic Majesty in British vessels may likewise be imported into those ports in Hellenic vessels, without being liable to any other or higher duties or charges of whatever denomination than if such articles were imported in British vessels; and reciprocally all articles which are or may be legally imported into the ports of the dominions and possessions of His Majesty the King of the Hellenes in Hellenic vessels may likewise be imported into those ports in British

vessels, without being liable to any other or higher duties or charges of whatever denomination than if such articles were imported in Hellenic vessels. Such reciprocal equality of treatment shall take effect without distinction, whether such articles come directly from the place of origin or from any other place.

In the same manner, there shall be perfect equality of treatment in regard to exportation, so that the same export duties shall be paid, and the same bounties and drawbacks allowed, in the dominions and possessions of either of the Contracting Parties on the exportation of any article which is or may be legally exported therefrom, whether such exportation shall take place in Hellenic or in British vessels, and whatever may be the place of destination, whether a port of either of the Contracting Parties, or of any third Power.

Article VI.

No duties of tonnage, harbour, pilotage, lighthouse, quarantine, or other similar or corresponding duties of whatever nature, or under whatever denomination, levied in the name or for the profit of Government, public functionaries, private individuals, corporations, or establishments of any kind, shall be imposed in the ports of the dominions and possessions of either country upon the vessels of the other country which shall not equally and under the same conditions be imposed in the like cases on national vessels in general. Such equality of treatment shall apply reciprocally to the respective vessels, from whatever port or place they may arrive, and whatever may be their place of destination.

Article VII.

In all that regards the coasting trade, the stationing, loading, and unloading of vessels in the ports, basins, docks, roadsteads, harbours, or rivers of the dominions and possessions of the two countries, no privilege shall be granted to national vessels which shall not be equally granted to vessels of the other country; the intention of the Contracting Parties being that in these respects also the respective vessels shall be treated on the footing of perfect equality.

Article VIII.

Any ship of war or merchant-vessel of either of the Contracting Parties which may be compelled by stress of weather, or by accident, to take shelter in a port of the other, shall be at liberty to refit therein, to procure all necessary stores, and to put to sea again, without paying any dues other than such as would be payable in a similar case by a national vessel. In case, however, the master of a merchant-vessel should be under the necessity of disposing of a part of his merchandize in order to defray his expenses, he shall be bound to conform to the regulations and tariffs of the place to which he may have come.

If any ship of war or merchant-vessel of one of the Contracting Parties should run aground or be wrecked upon the coasts of the other,

such ship or vessel, and all parts thereof, and all furniture and appurtenances belonging thereunto, and all goods and merchandize saved therefrom, including any which may have been cast into the sea, or the proceeds thereof if sold, as well as all papers found on board such stranded or wrecked ship or vessel, shall be given up to the owners or their agents when claimed by them. If there are no such owners or agents on the spot, then the same shall be delivered to the British or Hellenic Consul-General, Consul, Vice-Consul, or Consular Agent in whose district the wreck or stranding may have taken place, upon being claimed by him within the period fixed by the laws of the country; and such Consuls, owners, or agents shall pay only the expenses incurred in the preservation of the property, together with the salvage or other expenses which would have been payable in the like case of a wreck of a national vessel.

The goods and merchandize saved from the wreck shall be exempt from all duties of Customs, unless cleared for consumption, in which case they shall pay the same rate of duty as if they had been imported in a national vessel.

In the case either of a vessel being driven in by stress of weather, run aground, or wrecked, the respective Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls, and Consular Agents shall, if the owner or master or other agent of the owner is not present, or is present and requires it, be authorized to interpose in order to afford the necessary assistance to their fellow-countrymen.

Article IX.

All vessels which, according to British law, are to be deemed British vessels, and all vessels which, according to Hellenic law, are to be deemed Hellenic vessels, shall, for the purposes of this Treaty, be deemed British and Hellenic vessels respectively.

Article X.

The Contracting Parties agree that, in all matters relating to commerce and navigation, any privilege, favour, or immunity whatever which either Contracting Party has actually granted or may hereafter grant to the subjects or citizens of any other State shall be extended immediately and unconditionally to the subjects or citizens of the other Contracting Party; it being their intention that the trade and navigation of each country shall be placed, in all respects, by the other on the footing of the most favoured nation.

Article XI.

It shall be free to each of the Contracting Parties to appoint Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls, and Consular Agents to reside in the towns and ports of the dominions and possessions of the other. Such Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls, and Consular Agents, however, shall not enter upon their functions until after they shall have been

approved and admitted in the usual form by the Government to which they are sent. They shall enjoy all the faculties, privileges, exemptions, and immunities of every kind which are or shall be granted to Consuls of the most favoured nation.

Article XII.

The subjects of each of the Contracting Parties who shall conform themselves to the laws of the country —

1. Shall have full liberty, with their families, to enter, travel, or reside in any part of the dominions and possessions of the other Contracting Party.

2. They shall be permitted to hire or possess the houses, manufactories, warehouses, shops, and premises which may be necessary for them.

3. They may carry on their commerce either in person or by any agents whom they may think fit to employ.

4. They shall not be subject in respect of their persons or property, or in respect of passports, nor in respect of their commerce or industry, to any taxes, whether general or local, or to imposts or obligations of any kind whatever other or greater than those which are or may be imposed upon native subjects.

Article XIII.

The subjects of each of the Contracting Parties in the dominions and possessions of the other shall be exempted from all compulsory military service whatever, whether in the army, navy, or national guard or militia. They shall be equally exempted from all judicial and municipal functions whatever other than those imposed by the laws relating to juries, as well as from all contributions, whether pecuniary or in kind, imposed as a compensation for personal service, and finally from every species of exaction or military requisition, as well as from forced loans and other charges which may be imposed for purposes of war, or as a result of other extraordinary circumstances. The duties and charges connected with the ownership or leasing of lands and other real property are, however, excepted, as well as all exactions or military requisitions to which all subjects of the country may be liable as owners or lessees of real property.

Article XIV.

The subjects of each of the Contracting Parties in the dominions and possessions of the other shall be at full liberty to exercise civil rights, and therefore to acquire, possess, and dispose of every description of property, movable and immovable. They may acquire and transmit the same to others, whether by purchase, sale, donation, exchange, marriage, testament, succession ab intestato, and in any other manner, under the same conditions as national subjects. Their heirs may succeed to and take possession of it, either in person or by procurators, in the same manner and in the same legal forms as subjects of the country; and in

the case of subjects of either of the Contracting Parties dying intestate, their property shall be administered to by their respective Consuls or Vice-Consuls as far as is consistent with the laws of both countries.

In none of these respects shall they pay upon the value of such property any other or higher impost, duty, or charge than is payable by subjects of the country. In every case the subjects of the Contracting Parties shall be permitted to export their property, or the proceeds thereof if sold, on the same conditions as subjects of the country.

Article XV.

The dwellings, manufactories, warehouses, and shops of the subjects of each of the Contracting Parties in the dominions and possessions of the other, and all premises appertaining thereto destined for purposes of residence or commerce, shall be respected.

It shall not be allowable to proceed to make a search of, or a domiciliary visit to, such dwellings and premises, or to examine or inspect books, papers, or accounts, except under the conditions and with the forms prescribed by the laws for subjects of the country.

The subjects of each of the two Contracting Parties in the dominions and possessions of the other shall have free access to the Courts of Justice for the prosecution and defence of their rights, without other conditions, restrictions, or taxes beyond those imposed on native subjects, and shall, like them, be at liberty to employ, in all causes, their advocates, attorneys, or agents from among the persons admitted to the exercise of those professions according to the laws of the country.

Article XVI.

The Consuls-General, Consuls, Vice-Consuls, and Consular Agents of each of the Contracting Parties, residing in the dominions and possessions of the other, shall receive from the local authorities such assistance as can by law be given to them for the recovery of deserters from the vessels of their respective countries.

Article XVII.

The stipulations of the present Treaty shall be applicable, as far as the laws permit, to all the Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty, excepting to those hereinafter named, that is to say, except to —

India.
The Dominion of Canada.
Newfoundland.
The Cape.
Natal.
New South Wales.
Victoria.
Queensland.
Tasmania.

South Australia.
Western Australia.
New Zealand.

Provided always, that the stipulations of the present Treaty shall be made applicable to any of the above-named Colonies or foreign possessions on whose behalf notice to that effect shall have been given by Her Britannic Majesty's Representative at the Court of Greece to the Hellenic Minister for Foreign Affairs, within one year from the date of the exchange of the ratifications of the present Treaty.

Article XVIII.

The present Treaty shall apply to any countries or territories which may hereafter unite in a Custom union with one or other of the High Contracting Parties.

Article XIX.

The present Treaty shall come into force on the exchange of the ratifications, and shall remain in force for ten years, and thereafter until the expiration of a year from the day in which one or other of the Contracting Parties shall have repudiated it.

Each of the Contracting Parties reserves, however, the right of causing it to terminate upon 12 months' notice being given previously.

It is understood that the Treaty of Commerce and Navigation concluded between Great Britain and Greece on the 4th October, 1837, is abrogated by the present Treaty.

Article XX.

The present Treaty shall be ratified by the two Contracting Parties, and the ratifications thereof shall be exchanged at Athens as soon as possible.

In faith whereof the Plenipotentiaries of the Contracting Parties have signed the present Treaty in duplicate, in the English and Greek languages, and thereto affixed their respective seals.

Done in Athens, this 10th day of November, in the year 1886.

Horace Rumbold.
S. Dragoumi.

Protocol.

At the moment of proceeding this day to the signature of the Treaty of Commerce and Navigation between Great Britain and Greece, the Plenipotentiaries of the two High Contracting Parties have declared as follow: —

Any controversies which may arise respecting the interpretation or the execution of the present Treaty, or the consequences of any violation thereof, shall be submitted, when the means of settling them directly by

amicable agreement are exhausted, to the decision of Commissions of Arbitration, and that the result of such arbitration shall be binding upon both Governments.

The members of such Commissions shall be selected by the two Governments by common consent, failing which each of the Parties shall nominate an Arbitrator, or an equal number of Arbitrators, and the Arbitrators thus appointed shall select an Umpire.

The procedure of the arbitration shall in each case be determined by the Contracting Parties, failing which the Commission of Arbitration shall be itself entitled to determine it beforehand.

The undersigned Plenipotentiaries have agreed that this Protocol shall be submitted to the two High Contracting Parties at the same time as the Treaty, and that when the Treaty is ratified, the agreements contained in the Protocol shall also equally be considered as approved, without the necessity of a further formal ratification:

In faith whereof, the two Plenipotentiaries have signed the present Protocol, and thereto affixed their respective seals.

Done at Athens, this 10th day of November, in the year 1886.

Horace Rumbold.
S. Dragoumi.

13.

GRANDE-BRETAGNE, RUSSIE.

Traité d'extradition; signé à Londres le 24 novembre 1886 *).

Parl. Papers (C. — 4992.)

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, and His Majesty the Emperor of All the Russias, having judged it expedient, with a view to the better administration of justice and to the prevention of crime within the two countries and their jurisdictions, that persons charged with or convicted of the crimes hereinafter enumerated, and being fugitives from justice, should, under certain circumstances, be reciprocally delivered up; their said Majesties have named as their Plenipotentiaries to conclude

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, et Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies, ayant jugé convenable, en vue d'une meilleure administration de la justice, et pour prévenir les crimes dans les denx pays et leurs juridictions, que les individus accusés ou convaincus des crimes ci-après énumérés, et qui se seraient soustraits par la fuite aux poursuites de la justice fussent, dans certaines circonstances, réciproquement extradés; les dites Majestés ont nommés pour leurs

*) Les ratifications ont été échangées le 2 février 1887.

a Treaty for this purpose, that is to say:

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, the Right Honourable Stafford Henry Earl of Iddesleigh, Vislount St. Cyres, a Peer of the United Kingdom, and a Baronet of Great Britain, Knight Grand Cross of the Most Honourable Order of the Bath, a Member of Her Majesty's Most Honourable Privy Council, Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, &c., &c.;

And His Majesty the Emperor of All the Russias, M. Georges de Staal, Privy Councillor, Grand Cross of several Russian and foreign Orders, his Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary to Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, &c., &c.;

Who, having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles: —

Article I.

The High Contracting Parties engage to deliver up to each other those persons who, being accused or convicted of a crime or offence committed in the territory of the one Party, shall be found within the territory of the other Party, under the circumstances and conditions stated in the present Treaty.

Article II.

The crimes or offences for which the extradition is to be granted are the following: —

1. Murder, or attempt, or conspiracy to murder.

Plénipotentiaires, à l'effet de conclure un Traité dans ce but, savoir:

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, le Très Honorable Stafford Henry Comte d'Iddesleigh, Vicomte St. Cyres, Pair du Royaume-Uni, Baronnet de la Grande-Bretagne, Chevalier Grand-Croix du Très Honorable Ordre du Bain, Membre du Très Honorable Conseil Privé de Sa Majesté, Principal Secrétaire d'État de Sa Majesté pour les Affaires Étrangères &c., &c.;

Et Sa Majesté l'Empereur de Toutes les Russies, M. Georges de Staal, Conseiller Privé Actuel, Grand-Croix de plusieurs Ordres Russes et étrangers, son Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire près la Cour de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, &c., &c.;

Lesquels, après s'être communiqués leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les Articles suivants: —

Article I.

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à se livrer réciproquement les individus qui, poursuivis ou condamnés pour un crime ou un délit commis sur le territoire de l'une des Parties, seraient trouvés sur le territoire de l'autre, dans les circonstances et sous les conditions prévues par le présent Traité.

Article II.

Les crimes et délits pour lesquels l'extradition sera accordée sont les suivants: —

1. Meurtre, ou tentative de meurtre, ou complot ayant ce crime pour but.

2. Manslaughter.

3. Counterfeiting or altering money, or uttering counterfeit or altered money.

4. Forgery, counterfeiting, or altering or uttering what is forged, or counterfeited, or altered.

5. Embezzlement or larceny.

6. Malicious injury to property if the offence be indictable.

7. Obtaining money or goods by false pretences.

8. Crimes against bankruptcy law.

9. Fraud by a bailee, banker, agent, factor, trustee, or director, or member or public officer of any Company, made criminal by any law for the time being in force.

10. Perjury, or subornation of perjury.

11. Rape.

12. Carnal knowledge, or any attempt to have carnal knowledge, of a girl under 16 years of age.

13. Indecent assault.

14. Administering drugs or using instruments with intent to procure the miscarriage of a woman.

15. Abduction.

16. Child stealing.

17. Kidnapping and false imprisonment.

18. Burglary or housebreaking.

19. Arson.

20. Robbery with violence.

21. Maliciously wounding or inflicting grievous bodily harm.

2. Homicide sans prémédiation ou guet-apens.

3. Contrefaction ou altération de monnaie, mise en circulation de monnaie contrefaite ou altérée.

4. Faux, contrefaction, ou altération, ou mise en circulation de ce qui est falsifié, ou contrefait, on altéré.

5. Détournement frauduleux, ou vol.

6. Destruction ou dégradation de toute propriété, lorsque le fait incriminé est punissable de peines criminelles ou correctionnelles.

7. Escroquerie d'argent, ou d'autres objets, sous de faux prétextes.

8. Crimes contre les lois sur la banque-route.

9. Fraude (abus de confiance) par un administrateur, banquier, agent, commissionnaire, curateur, ou directeur, ou membre ou fonctionnaire d'une Société quelconque pour autant que le fait est puni par les lois en vigueur.

10. Faux serment ou subornation de témoins.

11. Viol.

12. Commerce charnel avec une jeune fille âgée de moins de 16 ans, ou tentative à ce fait.

13. Attentat à la pudeur avec violence.

14. Administration de substances ou emploi d'instruments dans l'intention de provoquer l'avortement.

15. Enlèvement.

16. Vol d'enfants.

17. Sequestration ou détention illégale.

18. Effraction ou escalade d'une habitation et de ses dependances dans le but de commettre un crime.

19. Incendie volontaire.

20. Vol avec violence.

21. Blessures ou graves injures corporelles infligées avec mauvaise intention.

22. Threats by letter, or otherwise, with intent to extort.

23. Piracy by law of nations.

24. Sinking or destroying a vessel at sea, or attempting or conspiring to do so.

25. Assaults on board a ship on the high seas, with intent to destroy life, or to do grievous bodily harm.

26. Revolt, or conspiracy to revolt, by two or more persons on board a ship on the high seas against the authority of the master.

27. Dealing in slaves in such a manner as to constitute a criminal offence against the laws of both States.

Extradition is also to be granted for participation in any of the aforesaid crimes, provided such participation be punishable by the laws of both the Contracting Parties.

Extradition may also be granted, at the discretion of the State applied to, in respect of any other crime for which, according to the laws of both the Contracting Parties for the time being in force, the grant can be made.

Article III.

Either Government may, in its absolute discretion, refuse to deliver up its own subjects to the other Government.

Article IV.

The extradition shall not take place if the person claimed on the part of the British Government, or the person claimed on the part of the Russian Government has already been tried and discharged or punished, or is still under trial, within the Russian or British dominions respectively, for the crime for which his extradition is demanded.

22. Menaces écrites ou autres faites en vue d'extorsion.

23. Piraterie considérée comme crime par le droit des gens.

24. Submersion, échouement ou destruction d'un navire en mer, ou tentative ou complot ayant ce crime pour but.

25. Attaque à bord d'un navire en haute mer dans le but d'homicide ou afin de porter de graves lésions corporelles.

26. Révolte ou complot de révolte par deux ou plusieurs personnes à bord d'un navire en haute mer, contre l'autorité du capitaine.

27. Traité des Esclaves telle qu'elle est punie par les lois des deux pays.

L'extradition aura également lieu pour complicité à un des crimes ci-dessus mentionnés, pourvu que la complicité soit punissable par les lois des deux Parties Contractantes.

Il dépendra de l'État requis d'accorder également l'extradition pour tout autre crime à raison duquel l'extradition peut avoir lieu d'après les lois en vigueur des deux Parties Contractantes.

Article III.

Chacun des deux Gouvernements aura liberté pleine et entière de refuser à l'autre l'extradition de ses propres sujets.

Article IV.

L'extradition ne sera pas accordée si l'individu réclamé par le Gouvernement du Royaume-Uni ou par celui de l'Empire de Russie, a déjà été jugé, acquitté ou puni, ou se trouve encore sous jugement, soit dans l'Empire de Russie, soit dans le Royaume-Uni, pour le crime à raison duquel l'extradition est demandée.

If the person claimed on the part of the British Government, or if the person claimed on the part of the Russian Government should be under examination, or is undergoing sentence under a conviction, for any other crime within the Russian or British dominions respectively, his extradition shall be deferred until after he has been discharged, whether by acquittal or on expiration of his sentence, or otherwise.

Article V.

The extradition shall not take place if, subsequently to the commission of the crime, or the institution of the penal prosecution, or the conviction thereon, exemption from prosecution or punishment has been acquired by lapse of time, according to the laws of the State applied to.

Article VI.

A fugitive criminal shall not be surrendered if the offence in respect of which his surrrender is demanded is one of a political character, or if he prove that the requisition for his surrender has in fact been made with a view to try or punish him for an offence of a political character.

Article VII.

A person surrendered can in no case be kept in prison, or be brought to trial in the State to which the surrender has been made, for any other crime or on account of any other matters than those for which the extradition shall have taken place, until he has been restored or had an opportunity of returning to the State by which he has been surrendered.

This stipulation does not apply to crimes committed after the extradition.

Si la personne réclamée par le Gouvernement du Royaume-Uni ou par celui de l'Empire de Russie est en état de prévention ou si ayant été condamnée elle subit la peine qui lui a été infligée dans l'Empire de Russie ou dans le Royaume-Uni, pour un autre crime, son extradition sera différée jusqu'à sa remise en liberté, soit qu'elle ait été acquittée, soit qu'elle ait purgé sa peine ou pour toute autre raison.

Article V.

L'extradition n'aura pas lieu si depuis la perpétration du crime les poursuites ou la condamnation, la prescription des poursuites ou de la peine est acquise d'après les lois du pays auquel la demande est adressée.

Article VI.

Le criminel fugitif ne sera pas extradé si le délit pour lequel l'extradition est demandée, est considéré comme un délit politique, ou si l'individu prouve que la demande d'extradition a été faite en réalité dans le but de le poursuivre ou de le punir pour un délit d'un caractère politique.

Article VII.

L'individu qui aura été livré ne pourra en aucun cas, dans le pays auquel l'extradition a été accordée, être maintenu en état d'arrestation ou poursuivi pour aucun crime ou faits autres que ceux qui avaient motivé l'extradition à moins qu'il n'ait été réintégré ou n'ait eu l'occasion de retourner de lui-même dans l'État qui l'avait extradé.

Cette stipulation n'est pas applicable aux crimes commis après l'extradition.

Article VIII.

The requisition for extradition shall be made through the Diplomatic Agents of the High Contracting Parties respectively.

The requisition for the extradition of an accused person must be accompanied by a warrant of arrest issued by the competent authority of the State requiring the extradition, and by such evidence as, according to the laws of the place where the accused is found, would justify his arrest if the crime had been committed there.

If the requisition relates to a person already convicted, it must be accompanied by the sentence of condemnation passed against the convicted person by the competent Court of the State that makes the requisition for extradition.

A sentence passed in contumaciam is not to be deemed a conviction, but a person so sentenced may be dealt with as an accused person.

Article IX.

If the requisition for extradition be in accordance with the foregoing stipulations, the competent authorities of the State applied to shall proceed to the arrest of the fugitive.

Article X.

If the fugitive has been arrested in the British dominions, he shall forthwith be brought before a competent Magistrate, who is to examine him and to conduct the preliminary investigation of the case, just as if the apprehension had taken place for a crime committed in the British dominions.

In the examinations which they have to make in accordance with the foregoing stipulations, the authorities of the British dominions shall admit

Article VIII.

L'extradition sera demandée par l'organe des Agents Diplomatiques respectifs des deux Hautes Parties Contractantes.

La demande d'extradition d'un prévenu devra être accompagnée d'un Mandat d'Arrêt décerné par l'autorité compétente de l'État requérant, et des preuves qui, d'après les lois de l'endroit où le prévenu a été trouvé, justifieraient son arrestation, si l'acte punissable y avait été commis.

Si la demande d'extradition concerne une personne déjà condamnée, elle doit être accompagnée de l'Arrêt de Condamnation qui a été rendu contre le coupable par le Tribunal compétent de l'État requérant.

Un Arrêt rendu par contumace ne sera pas considéré comme une condamnation, mais une personne ainsi condamnée pourra être traitée comme une personne poursuivie.

Article IX.

Si la demande d'extradition s'accorde avec les stipulations précédentes, les autorités compétentes de l'État requis procéderont à l'arrestation du fugitif.

Article X.

Si le fugitif est arrêté sur territoire Britannique, il sera aussitôt amené devant un Magistrat compétent qui devra l'entendre et procéder à l'examen préliminaire de l'affaire de la même manière que si l'arrestation avait eu lieu pour un crime commis sur territoire Britannique.

Les autorités de la Grande-Bretagne quand elles procéderont à l'examen établi par les stipulations précédentes devront admettre comme

as valid evidence the sworn depositions or the affirmations of witnesses taken in Russia, or copies thereof, and likewise the warrants and sentences issued therein, and certificates of, or judicial documents stating the fact of, a conviction, provided the same are authenticated as follows: —

1. A warrant must purport to be signed by a Judge, Magistrate, or officer of the Russian State.

2. Depositions or affirmations or the copies thereof must purport to be certified under the hand of a Judge, Magistrate, or officer of the Russian State, to be the original depositions or affirmations, or to be true copies thereof, as the case may require.

3. A certificate of or judicial document stating the fact of a conviction must purport to be certified by a Judge, Magistrate, or officer of the Russian State.

4. In every case such warrant, deposition, affirmation, copy, certificate, or judicial document must be authenticated either by the oath of some witness, or by being sealed with the official seal of the Minister of Justice, or some other Minister of the Russian State; but any other mode of authentication for the time being permitted by the law of the British dominion, where the examination is taken, may be substituted for the foregoing.

Article XI.

If the fugitive has been arrested in Russia his surrender shall be granted if upon examination by a competent authority it appears that the

preuves entièrement valables dépositions assermentées ou les affirmations faites en Russie, ou les copes de ces pièces, de même que les Mandats d'Arrêt et les sentences rendues dans ce pays, ainsi que les certificats de condamnation ou les pièces judiciaires constatant le fait d'une condamnation, pourvu que ces documents soient rendus authentiques de la manière suivante : —

1. Un mandat doit être signé par un Juge, Magistrat, ou officier de l'Empire Russe.

2. Les dépositions ou affirmations ou les copies de ces pièces doivent porter la signature d'un Juge, Magistrat, ou officier de l'Empire Russe, constatant que ces dépositions ou ces affirmations se trouvent être en expédition originale ou en copie vidimée selon le cas.

3. Un certificat de condamnation ou un document judiciaire constatant le fait d'une condamnation doit être certifié par un Juge, Magistrat, ou officier de l'Empire Russe.

4. Ces mandats, dépositions, affirmations, copies, certificats, ou documents judiciaires doivent être rendus authentiques dans chaque cas, soit par le serment d'un témoin, soit par l'apposition du sceau officiel du Ministre de la Justice, ou de tout autre Ministre de l'Empire Russe; cependant, les pièces susénoncées pourront être rendues authentiques de toute autre manière qui serait reconnue par les lois locales en vigueur dans la partie du territoire Britannique, où l'examen de l'affaire aura lieu.

Article XI.

L'extradition d'un fugitif arrêté en Russie sera accordée, s'il résulte de l'examen qui en sera fait par une autorité compétente que les documents

documents furnished by the British Government furnish sufficient primâ facie evidence to justify the extradition.

The Russian authorities shall admit as valid evidence records drawn up by the British authorities of the depositions of witnesses, or copies thereof, and records of conviction or other judicial documents or copies thereof: Provided that the said documents be signed or authenticated by an authority whose competence shall be certified by the seal of a Minister of State of Her Britannic Majesty.

Article XII.

The extradition shall not take place unless the evidence be found sufficient, according to the laws of the State applied to, either to justify the committal of the prisoner for trial, in case the crime had been committed in the territory of the said State, or to prove that the prisoner is the identical person convicted by the Courts of the State which makes the requisition, and that the crime of which he has been convicted is one in respect of which extradition could, at the time of such conviction, have been granted by the State applied to. And the fugitive criminal shall not be surrendered until the expiration of fifteen days from the date of his being committed to prison to await his surrender.

Article XIII.

If the individual claimed by one of the two High Contracting Parties in pursuance of the present Treaty should be also claimed by one or several other Powers, on account of

fournis par le Gouvernement Britannique contiennent des preuves primâ facie suffisantes pour justifier l'extradition.

Les autorités Russes devront admettre comme preuves entièrement valables les provcès-verbaux des dépositions de témoins dressés par les autorités Britanniques, ou les copies de ces procès-verbaux; ainsi que les procès-verbaux des condamnations ou autres documents judiciaires, ou les copies de ces actes; pourvu que ces documents soient signés ou rendus authentiques par une autorité dont la compétence sera certifiée par le sceau d'un Ministre d'État de Sa Majesté Britannique.

Article XII.

L'extradition n'aura lieu que dans le cas où les preuves fournies auront été trouvées suffisantes, d'après les lois de l'État requis, soit pour justifier la mise sous jugement du prisonnier dans le cas où le crime aurait été commis sur le territoire du dit État, soit pour constater l'identité du prisonnier avec l'individu condamné par les Tribunaux de l'État requérant et prouver que le crime dont il a été reconnu coupable aurait pu causer son extradition par l'État requis à l'époque de sa condamnation. L'extradition du fugitif n'aura lieu qu'à l'expiration d'un terme de quinze jours à dater de son emprisonnement en vue de l'extradition.

Article XIII.

Si l'individu réclamé par l'une des Hautes Parties Contractantes en exécution du présent Traité est aussi réclamé par une on plusieurs autres Puissances, du chef d'autres crimes

other crimes or offences committed upon their respective territories, his extradition shall be granted to that State whose demand is earliest in date.

Article XIV.

If sufficient evidence for the extradition be not produced within two months from the date of the apprehension of the fugitive, or within such further time as the State applied to, or the proper Tribunal thereof shall direct, the fugitive shall be set at liberty.

Article XV.

All articles seized which where in the possession of the person to be surrendered, at the time of his apprehension, shall, if the competent authority of the State applied to for the extradition has ordered the delivery thereof, be given up when the extradition takes place; and the said delivery shall extend not merely to the stolen articles, but to everything that may serve as a proof of the crime.

Article XVI.

All expenses connected with extradition shall be borne by the demanding State.

Article XVII.

When, for the purposes of a criminal matter, not being of a political character, pending in any of its Courts or Tribunals, either Government shall desire to obtain the evidence of witnesses residing in the other State, a »Commission Rogatoire« to that end shall be sent through the diplomatic channel, and which shall be executed in conformity with the law of the State where the evidence is to be taken.

ou délits commis sur leurs territoires respectifs, son extradition sera accordée à l'État dont la demande est la plus ancienne en date.

Article XIV

Le fugitif sera mis en liberté si les preuves suffisantes à l'appui de la demande en extradition ne sont pas produites dans l'espace de deux mois à partir du jour de l'arrestation ou de tel autre terme plus éloigné qui aura été indiqué par l'État requis ou le Tribunal compétent de cet État.

Article XV.

Les objets saisis en la possession de l'individu réclamé au moment de son arrestation seront, si l'autorité compétente de l'État requis en a ordonné la remise, livrés lorsque l'extradition aura lieu; cette remise ne comprendra pas seulement les objets volés, mais encore tout ce qui peut servir de pièce de conviction.

Article XVI.

Toutes les dépenses occasionnées par une demande d'extradition seront à la charge de l'État requérant.

Article XVII.

Lorsque dans la poursuite d'une affaire pénale non politique, l'un des deux Gouvernements jugera nécessaire l'audition de témoins domiciliés dans l'autre État, une Commission Rogatoire sera envoyée à cet effet par la voie diplomatique et il y sera donné suite en observant les lois du pays où l'audition des témoins devra avoir lieu.

The Government which sends the »Commission Rogatoire« will, however, take all necessary steps and pay all expenses for finding and procuring the attendance before the Magistrate of the witnesses named for examination in such Commission.

Article XVIII.

The stipulations of the present Treaty shall be applicable to the Colonies and foreign possessions of Her Britannic Majesty, so far as the laws for the time being in force in such Colonies and foreign possessions respectively will allow.

The requisition for the surrender of a fugitive criminal who has taken refuge in any of such Colonies or foreign possessions may be made to the Governor or chief authority of such Colony or possession by the Chief Consular Officer of the Russian Empire in such Colony or possession.

Such requisitions may be disposed of, subject always, as nearly as may be, and so far as the law of such Colony or foreign possession will allow, to the provisions of this Treaty, by the said Governor or chief authority, who, however, shall be at liberty either to grant the surrender, or to refer the matter to his Government.

Her Britannic Majesty shall, however, be at liberty to make special arrangements in the British Colonies and foreign possession for the surrender of Russian criminals who may take refuge within such Colonies and foreign possessions, on the basis, as nearly as may be, and so far as the law of such Colony or foreign possession will allow, of the provisions of the present Treaty.

Requisitions for the surrender of a fugitive criminal emanating from

L'État requérant s'engage à faire les démarches nécessaires et de pourvoir aux dépenses pour la recherche et la citation devant le Magistrat des témoins indiqués dans la Commission Rogatoire.

Article XVIII.

Les stipulations du présent Traité seront applicables aux Colonies et possessions étrangères de Sa Majesté Britannique pour autant que faire se pourra d'après les lois en vigueur dans ces Colonies et possessions étrangères respectivement.

La demande d'extradition d'un criminel qui s'est réfugié dans une de ces Colonies ou possessions étrangères pourra être faite au Gouverneur ou à l'autorité supérieure de cette Colonie ou possession par l'autorité Consulaire principale de l'Empire de Russie dans cette Colonie ou possession.

Le Gouverneur ou l'autorité supérieure mentionné ci-dessus, décidera à l'égard de telles demandes, en se conformant, autant que faire se pourra, d'après les lois de ces Colonies ou possessions étrangères, aux stipulations du présent Traité. Il sera toutefois libre d'accorder l'extradition ou de soumettre le cas à son Gouvernement.

Il est réservé toutefois à Sa Majesté Britannique de faire, en se conformant autant que faire se pourra d'après les lois de ces Colonies ou possessions étrangères, aux stipulations du présent Traité, des arrangements spéciaux dans les Colonies ou possessions étrangères pour l'extradition de criminels Russes qui auraient trouvé un refuge dans ces Colonies ou possessions étrangères.

Les demandes concernant l'extradition de criminels qui se sont échappés

any Colony or foreign possession of Her Britannic Majesty shall be governed by the rules laid down in the preceding Articles of the present Treaty.

Article XIX.

The present Treaty shall come into force ten days after its publication, in conformity with the forms prescribed by the laws of the High Contracting Parties. It may be terminated by either of the High Contracting Parties at any time on giving to the other six months' notice of its intention to do so.

The Treaty shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at London as soon as possible.

In witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the same, and have affixed thereto the seal of their arms.

Done at London, the twenty-fourth day of November, 1886.

d'une des Colonies ou possessions étrangères de Sa Majesté Britannique seront traités suivant les dispositions des Articles précédents du présent Traité.

Article XIX.

La présente Convention sera exécutoire à dater du dixième jour après sa promulgation, dans les formes prescrites par les lois des deux pays. Chacune des Hautes Parties Contractantes pourra en tout temps mettre fin au Traité en donnant à l'autre six mois à l'avance avis de son intention.

Elle sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées à Londres, aussitôt que faire se pourra.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention, et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Londres, le vingt-quatre Novembre, 1886.

Iddesleigh.
Staal.

14.

GRANDE-BRETAGNE, ROUMANIE.

Traité additionel au traité de commerce des deux Pays du 5 avril (24 mars) 1880; signé le 26 novembre 1886*).

Parl. Papers (C.—4935).

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and His Majesty the King of Roumania, having found it expedient to revise the text of Articles III and XI of the Treaty of Commerce and Navigation signed at Bucharest on the 24th March (5th April), 1880*), have with this object determined to conclude a Treaty, and have named as their respective Plenipotentiaries, that is to say: —

*) Les ratifications ont été échangées à Boukarest le 31 décembre 1886.
**) V. N. R. G. 2. série VI. 451.

Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Percy Sanderson, Esquire, a Companion of Her Most Distinguished Order of Saint Michael and Saint George, Her Consul-General in Roumania and Chargé d'Affaires at Bucharest;

And His Majesty the King of Roumania, M. Michel Phérékyde, His Minister Secretary of State for Foreign Affairs, Grand Officer of His Order of the Star of Roumania, &c., &c.;

Who, after having communicated to each other their respective Full Powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles: —

Article I.

The provisions of Article III of the Treaty of the 24th March (5th April), 1880, are replaced by the following stipulations: —

The following goods whill pay, on their entry into Roumania, the duties hereinafter specified: —

	Fr. c.	
1. Plain biscuits, not sweetened	25 00	per 100 kilog.
2. Pitch, colophanum, and tar	5 00	»
3. Paints, common, prepared with oil, ground for painting houses, ship, &c. . . .	8 00	»
4. Linseed oil	10 00	»
5. Felts for carpets, of all colours, printed or not, by the yard and by the piece	20 00	»
6. Cotton twist, single, carded, grey or bleached, called in Roumanian »cretz«, »cretzishor,« or »extra-cretz« . . .	10 00	»
7. Doubled yarns, in two or more threads, grey or bleached	20 00	»
8. Dyed cotton yarns of all kinds . . .	45 00	»
9. Jute cloth, very common, and sacks made out of such cloth	5 00	»
10. Cements, natural and prepared . . .	00 60	»
11. Common earthenware, that is to say — 1. Earthenware of one colour, or white, as well as white decorated with coloured borders only, but not gilt or silvered . . . . . 2. Common printed plates, of two colours, imported in baskets . . .	2 40	»
12. Copper, brass, and bronze, rough, in all forms, broken pieces of copper, brass, and bronze, copper filings; not gilt or silvered	Free	
13. Copper, brass, and bronce, in sheets, or wire (including wire for strings of musical instruments), copper and brass		

	Fr. c.
wire for tissues and embroidery; not gilt or silvered; trunnions and pillions belonging to machinery	Free
14. Metal bedsteads of all kinds: of iron, brass, bronze, &c., with or without ornaments, painted, varnished, ornamented with pictures, bronzed, &c.; iron furniture for rooms, also if gilt or silvered, and whether covered or not	8 50 per 100 kilogr.
15. Tin (pewter), raw, in all its forms, in sheets, rods, &c.; tin and pewter filings, broken pieces of tin and pewter . .	Free
16. Iron and steel rails of all kinds, and railway points	Free
17. Iron hoops, for wheels	Free
18. Iron, in sheets and laminated, unenumerated	Free
19. Tin plates	3 50 »
20. Various articles, fittings and detached parts of machinery, of cast iron . .	Free
21. Iron chains, other than for ships . .	7 00 »
22. Unenumerated articles for iron and steel, common, simple, tinned, enamelled, but not polished; tools and instruments of iron, not polished, with or without wooden handles	15 00 »
23. Articles of iron and steel, semi-fine, polished; tools and instruments of steel, or steel and iron, polished; combined or not with other products, such as tin and wood	15 00 »
24. Articles of tin and sheet iron, painted, enamelled, or galvanized	8 50
25. Cutlery, common, of iron or steel, common scissors, with settings of wood, bone, horn, or other common materials	20 00
26. Hats, trimmed or not, of felt made from wool without any mixture of other materials such as hair, fur, silk, &c. . .	200 00 »

In conformity with Article 5 of the Roumanian Customs Law, the weight liable to duty shall be established at the option of the person presenting the goods, either by weighing the goods divested of their packing material, or by deducting from the gross weight the percentage which constitutes the legal tare, as set forth in the Roumanian General Tariff.

Article II.

The Treaty of the 24th March (5th April), 1880 (of which the provisions that are not modified by the clauses of the present Treaty remain in force), as well as the present Treaty, shall continue in force until the 28th June (10th July), 1891.

In case neither of the two Contracting Parties shall have notified, twelve months before the said date, its intention of putting an end to the present Treaty, and to the Treaty of the 24th March (5th April), 1880, they shall remain binding until the expiration of one year from the day on which either of the Contracting Parties shall have given such notice.

Article III.

The ratifications of the present Treaty shall be exchanged at Bucharest as soon as possible.

In witness whereof, the respective Plenipotentiaries have signed the present Treaty and affixed thereto their seals.

Done in duplicate at Bucharest, the fourteenth (twenty-sixth) day of November, one thousand eight hundred and eighty-six.

Percy Sanderson.
M. Phérékyde.

15.

GRANDE-BRETAGNE, ITALIE.

Déclaration destinée à prolonger la validité de la Convention du 30 novembre 1860 pour la protection des droits d'auteurs; signée et échangée à Londres le 28 décembre 1886.

Parl. Papers [C.—4919].

Whereas the Copyright Convention between Great Britain and Italy of the 30th November, 1860, would cease to be in force on the 31st December, 1886, and the two Governments having recognized the utility of prolonging its duration, the Undersigned, duly authorized to this effect, have agreed to declare as follows:—

The Copyright Convention between Great Britain and Italy of the 30th November, 1860, will continue to

La Convenzione sulla proprietà letteraria ed artistica del 30 Novembre, 1860, fra la Gran Bretagna e l'Italia spirando il 31 Dicembre, 1886, ed i due Governi avendo riconosciuto l'utilità di prorogarla, i Sottoscritti, debitamente a ciò autorizzatti, convennero di fare la seguente dichiarazione:—

La Convenzione sulla proprietà letteraria ed artistica del 30 Novembre, 1860, fra la Gran Bretagna e

remain in force until the Convention for the creation of an International Union for the protection of literary and artistic works, which was signed at Berne on the 9th September, 1886, by the Plenipotentiaries of Great Britain, Italy, and other States, shall come into effect.

In faith of which, they have signed the present Declaration, made in duplicata, and have affixed their seals.

Done at London, on the 28th day of December, 1886.

l'Italia continuerà a rimanere in vigore fino al giorno in cui diverrà esecutiva la Convenzione per la formazione di un Unione Internazionale per la protezione della proprietà letteraria ed artistica, che fu firmata a Berna il 9 Settembre, 1886, dai Plenipotenziarii della Gran Bretagna, Italia, ed altri Stati.

In fede di che, essi hanno firmato la presente Dichiarazione, in doppio originale, e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Londra, il 28 Dicembre, 1886.

Iddesleigh.
Corti.

16.

GRANDE-BRETAGNE, AUTRICHE-HONGRIE.

Déclarations concernant la franchise de tous droits d'entrée des montres et modèles importés par des commerçant voyageurs dans les territoires respectives des deux Pays; signées et échangées à Londres le 15 février 1887.

Parl. Papers C. 4939.

The Undersigned, being duly authorized to that effect, hereby declare that articles liable to duty, serving as patterns and samples, which are introduced into Great Britain by commercial travellers of the Austro-Hungarian Monarchy, or into the Austro-Hungarian Monarchy by commercial travellers of Great Britain, shall henceforth be admitted free of duty, subject to the following formalities requisite to insure their being re-exported or placed in bond:—

Die Unterzeichneten erklären auf Grund erhaltener Ermächtigung hierdurch, dass eingangszollpflichtige Gegenstände, welche als Muster oder Proben dienen und in Grossbritannien von Handlungsreisenden aus der Oesterreichisch-Ungarische-Monarchie, oder in die Oesterreichisch-Ungarische-Monarchie von Britischen Handlungsreisenden eingeführt werden, fortan unter den nachfolgenden zur Sicherstellung ihrer Wiederausfuhr oder Niederlegung in einem Packhofe erforderlichen Förmlichkeiten zollfrei zugelassen werden sollen:—

1. The officers of Customs at any port or place at which the patterns and samples may be imported, shall ascertain the amount of duty chargeable thereon.

That amount must either be deposited by the commercial traveller at the Custom-house in money, or ample security must be given for it.

2. For the purpose of identification each separate pattern or sample will, as far as possible, be marked, free of expense, by the affixing of a stamp, or by means of a seal, or leaden seal, being attached to it.

3. A permit or certificate shall be given to the importer which shall contain—

(*a.*) A list of the patterns or samples imported, specifying the nature of the goods, and also such particular marks as may be proper for the purpose of identification;

(*b.*) A statement of the duty chargeable on the patterns or samples, as also whether the amount was deposited in money, or whether security was given for it;

(*c.*) A statement relative to the manner in which the patterns or samples were marked;

(*d.*) The appointment of a period which at the utmost must not exceed twelve months, at the expiration of which, unless it is proved that the patterns or samples have been previously re-exported or placed in bond, the amount of duty deposited will be carried to the public account, or the amount recovered under the security given.

4. Patterns or samples may also be re-exported through any other Custom-house than the one through which they were imported.

1. Das Zollamt des Hafens oder Platzes über welchen die Muster oder Proben eingehen, ermittelt den Betrag des auf denselben haftenden Eingangszolls.

Dieser Betrag ist von dem Handlungsreisenden bei dem Zollamt entweder baar niederzulegen, oder vollständig sicher zu stellen.

2. Zum Zwecke der Festhaltung der Identität werden die einzelnen Musterstücke, soweit es angeht, durch aufgedruckte Stempel, oder durch angehängte Siegel oder Bleie kostenfrei bezeichnet.

3. Das Abfertigungspapier enthält—

(*a.*) Ein Verzeichniss der eingebrachten Musterstücke, in welchem die Gattung der Waare und solche Merkmale sich angegeben finden, die zur Festhaltung der Identität geeignet sind;

(*b.*) Die Angabe des auf den Mustern oder Proben haftenden Eingangszolls, so wie darüber, ob derselbe baar niedergelegt oder sicher gestellt worden ist;

(*c.*) Die Angabe über die Art der Bezeichnung;

(*d.*) Die Bestimmung der, höchstens auf zwölf Monate zu bemessenden Frist, nach deren Ablauf, soweit nicht vorher die Wiederausfuhr der Muster oder Proben nach dem Auslande oder deren Niederlegung in einem Packhofe nachgewiesen wird, der niedergelegte Eingangszoll verrechnet oder der Zoll aus der bestellten Sicherheit eingezogen werden soll.

4. Die Wiederausfuhr der Muster oder Proben kann auch über ein anderes Zollamt erfolgen, als dasjenige über welches die Einfuhr bewirkt war.

5. If before the expiration of the appointed time (3, *d*), the patterns or samples should be presented at the Custom-house of any port or place for the purpose of re-exportation, or being placed in bond, the officers at such port or place must satisfy themselves by examination whether the articles which are brought to them are the same as those for which the permit of entry was granted. If there are no objections in this respect, the officers will certify the re-exportation or deposit in bond, and will refund the duty which had been deposited, or will take the necessary steps for discharging the security.

In witness whereof the Undersigned have signed the present Declaration, and have affixed thereto the seal of their arms.

Done at London, the fifteenth day of February, 1887.

5. Werden vor Ablauf der gestellten Frist (3,*d*), die Muster oder Proben einem zur Ertheilung der Abfertigung befugten Amte zum Zweck der Wiederausfuhr oder der Niederlegung in einem Packhofe vorgeführt, so hat dieses Amt sich durch die vorzunehmende Prüfung davon zu überzeugen, ob ihm dieselben Gegenstände vorgeführt worden sind, welche bei der Eingangsabfertigung vorgelegen haben. So weit in dieser Beziehung keine Bedenken entstehen, bescheinigt das Amt die Ausfuhr oder Niederlegung und erstattet den bei der Einbringung niedergelegten Eingangszoll oder trifft wegen Freigabe der bestellten Sicherheit die erforderliche Einleitung.

Zu Urkund dessen haben die Unterzeichneten die gegenwärtige Erklärung vollzogen, und derselben ihre Siegel beigedrückt.

Geschehen zu London den 15. Februar, 1887.

Salisbury.
Károlyi.

17.

GRANDE-BRETAGNE, EGYPTE.

Correspondance relative à l'esclavage en Egypte; 6—16 février 1887.

Parl. Papers [C.—4994].

No. 1.

Sir E. Baring to the Marquis of Salisbury. — (Received February 15.)

My Lord, Cairo, February 6, 1887.

A few months ago my attention was drawn to the subject of the importation of slaves into Egypt by pilgrims returning from Mecca.

I have gone very carefully into the matter, and have now the honour to report to your Lordship the result of my investigations.

As usually happens in matters connected with slavery, I found that a good many statements had been put forward which, on careful investigations, proved to be inaccurate or exaggerated. Into these I do no propose to enter. I will only dwell on .the residuum of fact which remains after all the inaccuracies have been swept away, and I propose to explain to your Lordship the measures which have been taken to rectify such abuses as now exist. The result of my inquiry, I may at once mention, was to show that an abuse did exist, which it was desirable and, I think, possible to remedy.

I have the honour to inclose a copy of a report from Colonel Schaefer, the Head of the Slavery Department, setting forth the facts of the case as regards the pilgrimage of 1886. Colonel Schaefer transmits with his Report the following documents:—

1. A copy of the instructions given to the police officer at Suez.
2. A nominal list of the slaves imported by the pilgrims.
3. A translation of the written engagement which is taken from the owners of slaves manumitted at Jeddah.

Your Lordship will observe that 119 persons were brought to the police office at Suez. Of these 41 were slaves newly bought at Jeddah. Five of these 41 were without papers of manumission. They were taken away from their masters and sent to the Slave Home. The remaining 36 had all been manumitted before the Cadi of Mecca.

I should mention that the number of slaves imported by pilgrims in 1885 was 34.

The experience of the last two years, therefore, goes to show that some 30 to 40 slaves were brought into Egypt annually by pilgrims returning from Mecca.

There is nothing in the Convention of the 4th August, 1877, or in the Rules annexed to that Convention, to prevent the importation of these slaves. I beg especially to draw your Lordship's attention to Article 20 of the Rules of the 15th October, 1877, which, after stating specifically that inquiry is to be made as to whether negroes and Abyssinians arriving from the ports of the Red Sea belong to slave merchants, goes on to say: »A cet égard, l'autorité locale devra procéder avec la réserve et les ménagements nécessaires pour qu'aucun trouble ne soit apporté dans les familles des personnes étrangères au Trafic des Esclaves.«

Article 3 of the Decree of the 1st January, 1878, also states that »le transit des esclaves sur le territoire Égyptien, par terre ou par eau, dans le but de les vendre ou de les échanger, et tout dépôt d'esclaves sur un point quelconque du territoire, sont également interdits.«

The provisions ot these Articles are very explicit. They only empower the Slavery Department to deal with slave merchants or with persons who, not being slave merchants by profession, bring slaves into Egypt with the object of selling them to others.

It is certain that none of the pilgrims who bring in slaves from Mecca can be classed as regular slave merchants. It is, however, probable that some of them occasionally bring in one or two slaves each, with the

object of selling them, or, if that is not their object originally, that they do eventually sell them after arrival in Egypt. It is of course impossible to prove the intention to sell at the time of importation. The Slavery Department is, therefore, under existing Regulations, powerless to deal with the matter.

Indeed, as Colonel Schaefer points out in his Report, his Department already goes beyond its strictly legal power, by requiring persons who bring in slaves to produce manumission papers delivered at Jeddah, and by further requiring them to sign the engagement attached to his Report (Inclosure 4).

This engagement, though very stringent in its terms, is, as Colonel Schaefer points out, of little practical value. It is not impossible that the manumission papers delivered at Jeddah may be taken away from the slaves after their arrival in Egypt. Further, the facility given by the Mahommedan law for divorce renders it easy for slaves imported as the wives of pilgrims to be divorced and subsequently sold. The sale of any slave from family to family is, of course, illegal, but the difficulties in the way of preventing such sales in isolated cases, and of obtaining proof sufficient to satisfy a Court of law, when there is a suspicion that such sales have been effected, are obviously very great.

I endeavoured, by inquiry into individual cases, to ascertain whether any proofs could be obtained of the sales of slaves imported by pilgrims after arrival in Egypt. No such proofs were forthcoming. Nevertheless, there is a general impression amongst those who have given special attention to this subject, that such sales take place, and it is very probable that this impression is well founded, although I do not think that any illicit Traffic of this sort goes on upon a large scale.

It is, in any case, clear that the Rules, as they now stand, enable the spirit of the Convention to be occasionally infringed whilst adhering to its text.

The question of applying a practical remedy to this abuse presented considerable difficulties. In conversation with a gentleman resident at Cairo, who is much interested in the suppression of slavery, he suggested to me, as the most radical cure, that no slaves should be allowed to enter Egypt with the pilgrims returning from Mecca, except those who had originally left Egypt as domestic servants travelling with their masters.

I repeated this suggestion to the Khedive. His Highness, I may mention, has always shown the greatest interest in all matters connected with the suppression of slavery, and, moreover, possesses a thorough practical knowledge of all the details of the question. I have never known a personal appeal to His Highness on these matters fail to produce a satisfactory result.

His Highness informed me that he entirely shared the view set forth in this despatch, that is to say, that although clear proof was almost impossible, there could be very little moral doubt that slaves were occasionally brought into Egypt by pilgrims returning from Mecca who were afterwards sold. His Highness added that the only remedy was that which

I had suggested, namely, to register all the slaves leaving Egypt with the pilgrims, and not to allow any to enter the country on the return of the pilgrims except those entered on the register. His Highness said that he saw no objection to the adoption of this measure, that he would direct Colonel Schaefer to draft a Ministerial Order in this sense, and that he would personally submit it to his Council, and, after it had been approved by the Council, cause it to be published.

I have now the honour to submit to your Lordship a copy of the Order, which has been approved by His Highness the Khedive and the Council of Ministers, and which has now been published in the official journal.

I shall not fail to report to your Lordship the results obtained by this change of system in connection with the pilgrimage of the current year. I am in great hopes that the remedy applied to the existing abuses will be found to be effectual.

There remains to be considered the question of pilgrims returning from Mecca who pass through the Canal without disembarking in Egypt. I shall have the honour shortly to address your Lordship on this branch of the subject.

I have, &c.
E. Baring.

Inclosure 1 in No. 1.

Lieutenant-Colonel Schaefer to Sir E. Baring.

Sir, Cairo, December 16, 1886.

As the pilgrim season has now come to an end, I beg to be allowed to inform you of the steps which have been taken this year by my Department, for controlling the arrival of the pilgrims at Suez, or going through the Canal. The accompanying copy of the instructions I gave to Captain Crawford, the Commandant of the Suez Police, will show you the way we have acted. Besides that, I went myself to Suez, for the first part of the season, to give a fair start to the work, and to see that the control should be done in a regular manner. During the remainder of the season I had nearly always one of my assistants to help Captain Crawford.

The work has been done very regularly this season, and I can assure you that not a single coloured person has been allowed to be passed without our getting satisfactory explanations about her position. Every black or Abyssinian, male and female, who came had to come to the »Gouvernorat«, and there the person who accompanied her had to give the required explanation.

Thus 119 persons were brought to the police-office. Of these, forty-one were newly bought in Jeddah; of these forty-one, five were without papers of manumission, and were taken away from their masters and sent to the Slave Home. The remaining thirty-six were all manumitted by

their masters before the Cadi of Mecca. The remainder, seventy-eight in number, turned out, most of them, to be married women with their husbands; a certain number were liberated old slaves, making the pilgrimage for their own satisfaction; the others were servants, liberated since a long time, and accompanying their masters.

Notwithstanding that those who were newly bought had their freedom papers from the Cadi of Mecca, we gave them manumission papers from us, as it happens that the girls are unaware of the fact that they are freed by their masters. Besides, a written engagement was taken from their masters to produce the girls at every requisition of Slavery Department.

That is what we have done. May I be allowed to point out to you that, although I did it, I ought not to have done it. The Convention gives me only the right to seize slaves belonging to professional slave-dealers. Notwithstanding that interdiction, I took away from their masters any slave who had no manumission papers, and manumitted all the slaves who came from Jeddah already provided with manumission papers. This is also against the Convention and Regulations, as I ought to give only papers to those who apply themselves for it. The written engagement is a very platonic measure, and only intended to make the owners afraid, as I certainly could not go and ask them to show me the women. Vide Article 15: »En cas de désunion ou de trouble apportés par un tiers entre une famille et ses esclaves, l'autorité aurait à vérifier le fait et à soumettre l'auteur du trouble à l'application de la peine prévue en ce pareil cas par la loi,« which certainly could be brought against me for doing so. If I have done all this it is only to try to stop people from bringing in slaves in such a manner. But notwithstanding what we do, the »Règlement« here opens the door to many abuses, and you can see that there is certainly a lacune in the law.

I attach:—

1. Copy of the instructions I gave to Captain Crawford.
2. A nominal list of the slaves newly imported.
3. Translation of the written engagement taken from owners of slaves manumitted in Jeddah.

I have, &c.

Ch. Schaefer, Lieutenant-Colonel,
Director of the Slavery Department.

Inclosure 2 in No. I.

Lieutenant-Colonel Schaefer to Captain Crawford, Commandant, Suez.

The Convention and Regulations I sent you to-day are the main lines by which you have to guide your action with the pilgrims and other travellers accompanied by slaves. The following points are those I wish specially to call your attention to:—

1. When pilgrims or travellers are accompanied by slaves either manumitted or not, take them over to your office and there make a short inquiry into the position of the slaves.

2. When the slaves have left Egypt with their masters and are coming back with them, they are to be allowed to go with them and you need not take any engagements from the masters; the same applies to women, either black or Abyssinians. They are easily recognized by their dress, like that of the fellaheen women, and by their accent, which is the same as that of ordinary Egyptians. Besides, many of them have passports from their Mudiriehs.

3. Slaves newly bought in Mecca or any other place are to be taken away from their masters and sent to Cairo—their masters also to go to Cairo. You will make an inquiry and forward it to our Office when you send the slaves.

4. When newly-bought slaves are brought in and are provided with their cards of manumission from their masters and before the Cadi they are to be left with their masters, unless they declare that they do not wish to go with him.

This question has to be put to them in the absence of their masters, as sometimes they dare not express their wish in the persence of their masters.

In case they wish to leave their masters, you are at liberty to send them to Cairo or place them as servants in respectable houses. If they are under 14 years, it is better to send them to Cairo.

When they go with their masters you will take from the master a written engagement signed by him.

I inclose a copy of such engagement.

5. All slaves, either provided with papers of manumission from their masters or not, are to be provided with such from your office. Of course, old slaves who do not come newly from Djeddah or Mecca and are free, and wives of pilgrims, need not be given any.

6. A list is to be kept of all negresses or Abyssinians coming in; this list to show their names, that of their masters if newly bought, or simply travelling and how disposed of.

Former slaves and wives of pilgrims also to be recorded in that list.

7. As regards slaves passing on ships going through the Canal and bound four Turkey or any other country, the ships are to be visited, and the inspection to be held on board, in order not to give trouble to pilgrims whose wives or families might be taken for slaves.

Slaves provided with manumission cards of any sort are to be allowed to pass unmolested. Those who have no cards are to be examined and asked where they have been bought.

If bought recently and not over 12 years of age, they are to be brought on shore and sent to Cairo. If the girls declare that their master is a slave-dealer, he also must be brought and imprisoned.

Great care should, however, be taken to avoid mistakes when making such perquisitions. In case you should be unable to visit a ship coming

from Jeddah, wire to Port Saïd in order that the ship may be visited there.

When the slaves are over 12 years of age and they wish to remain with their masters, you may let them go, unless you know that their masters is a professional slave-dealer.

With regard to the above instructions, I wish to warn you that the whole thing requires a great deal of tact, and I cannot lay too much stress in impressing on you the necessity of doing those inspections very quietly and giving as little grievance as possible to the owners of the blacks or Abyssinians, unless you have made out that they are professional dealers, in which case they are to be treated very summarily.

8. All expenses incurred by you for providing the slaves with food, or any other expenses incurred on account of them, to be recorded, and a statement of such to be sent to this Office, where it will be signed and returned to you, to be charged against your Permanent Advance Account.

Ch. Schaefer,
Director of the Slavery Department.

Suez, October 25, 1886.

Inclosure 3

État Nominal des Esclaves importés

Numéros.	Soudaniens		Abyssins		Nom de l'Esclave	Nom du Propriétaire.
	Males.	Femelles.	Males	Femelles		
1	—	1	—	—	Aicha . . .	Abdou-el-Babli . . . .
2	—	1	—	—	Zahfaran . .	Id. . . . .
3	—	1	—	—	Maracilla . .	Id. . . . .
4	1	—	—	—	Salim Ibrahim	Id. . . . .
5	—	1	—	—	Saïda . . .	Goulbayaze Hanem . . .
6	—	1	—	—	Fatma . . .	Id. . . . .
7	—	1	—	—	Hinte . . .	Mohamed Nasser . . . .
8	—	1	—	—	Saïda . . .	Boulfidane Hanem . . .
9	—	1	—	—	Kadiga . .	Halouma Hanem . . . .
10	—	1	—	—	Halima . .	Mustapha-el-Minyawr . .
11	—	1	—	—	Sabah . . .	Id. . . . .
12	—	1	—	—	Zahfaran . .	Mohamed Effendi Samhi .
13	—	—	—	1	Zeinab . .	Hassan Hussein . . . .
14	—	1	—	—	Trongué . .	Sette Agouché . . . .
15	—	1	—	—	Beckita . .	Aly Effendi . . . . .
16	—	—	—	1	Saïda . . .	El Sette Rana . . . .
17	—	1	—	—	Fatma . . .	Mohamed Mazloume Pacha
18	—	1	—	—	Bahr-el-Zein .	Asman Hanem . . . .
19	—	1	—	—	Marrame . .	Id. . . . .
20	—	1	—	—	Saïda . . .	Id. . . . .
21	—	1	—	—	Sabah . . .	Kadiga Hanem . . . .
22	—	—	—	1	Dam-el-Hana	Id. . . . .
23	—	—	—	1	Hassiné . .	Hamida Hanem . . . .
24	—	1	—	—	Zahreh . .	Id. . . . .
25	—	—	—	1	Zeinab . .	Yakoub Aga . . . . .
26	—	—	—	1	Gamila . .	Hédiya Hanem . . . .
27	—	1	—	—	Fatma . . .	Id. . . . .
28	—	1	—	—	Kadam Heir .	Farag Bey Aly . . . .
29	—	—	—	1	Trongué . .	Hussein Effendi Alam . .
30	—	1	—	—	Kadam Heir .	Hussein Effendi Tewfick .
31	—	1	—	—	Mabrouku . .	El Cheik Mohamed El Mawardi
32	1	—	—	—	Faragne . .	Seid-el-Makam . . . .
33	1	—	—	—	Saad . . .	Gomah Eba One . . . .
34	—	—	—	1	Hédiya . .	Hussein Agha Emir El Hag
35	—	—	—	1	Hassina . .	Hussein Bey . . . . .
36	—	—	—	1	Aziza . . .	Saleh Effendi . . . . .
37	—	—	—	1	Gamilah . .	Loutfi Effendi . . . .
38	—	—	—	1	Sabah . . .	Ahmed Schanish . . . .
39	—	—	—	1	Gamilah . .	Fatma Hanem . . . .
40	—	—	1	—	Abdullah . .	Loutfi Effendi . . . . .
41	—	—	—	1	Béchire . .	Hussein Bey . . . . .

in No. 1.
pendant le Saison du Pèlerinage de 1886.

Observations.

Nouvellem. arrivée, libérée de Suez, et était munie de la carte du Cadi de la Mecque.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Id. id. id. id.
Nouvellement arrivée, délivrée et envoyée au Refuge. (?)
Id. id. (?)
Id. id.
Nouvellement arrivée, et mariée avec le propriétaire par contrat légal.
Nouvellement arrivée, délivrée et envoyée au Refuge.
Id. id.
Id. id.
Id. id.
Nouvellement arrivée, libérée de la Mecque, et libérée du Gouvernement.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Nouvellement arrivée de la Mecque, munie de la carte du Cadi et libérée.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id. } à destination de la Turquie.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.
Id. id. id.

Ch. Schaefer.

Inclosure 4 in No. 1.

Declaration.

(Translation.)

I, the Undersigned, hereby declare that I have received , female slave, aged years. Should she wish to leave the house or if she die, I engage myself to notify it to the authorities. If I offer her for sale or sell her, I admit that I am amenable therefore before the court-martial. I further engage myself to produce her at every requisition of the authorities of the Slavery Department.

Inclosure 5 in No. 1.

Extract from the »Journal Officiel« of February 5, 1887.

Ministère de l'Intérieur.

Circulaire approuvée par le Conseil des Ministres, présidé par Son Altesse le Khédive, dans sa Séance du Mercredi, 26 Janvier, 1887, et adressée aux Moudirs et Gouverneurs.

Des pèlerins profitent de leur voyage à la Mecque pour ramener avec eux des esclaves qu'ils achètent au Hedjaz. Pour échapper à l'inspection des bureaux d'affranchissement, ils font passer ces esclaves pour leurs femmes ou comme esclaves affranchies et, à cet effet, se munissent d'actes de mariage ou de cartes d'affranchissement qui leur sont délivrés à l'étranger. Ces actes ou ces cartes se trouvant entre les mains des propriétaires, la plupart du temps sans que les esclaves en aient connaissance et pouvant être demandés dans le seul but d'introduire des esclaves en Égypte et d'en faire le trafic, il a été décidé, pour mettre fin à cet abus, contraire à l'esprit de la Convention, que dorénavant les pèlerins qui se rendent à la Mecque et qui désirent emmener d'Égypte des serviteurs de couleur, devront faire inscrire ces serviteurs au bureau d'affranchissement du Gouvernorat ou de la Moudirieh dont ils dépendent. Il leur sera délivré un certificat donnant le signalement complet de la personne; ce certificat sera enregistré et contrôlé à Suez ou à tout autre point d'embarquement par le bureau d'affranchissement de la localité. Nul esclave ne pourra rentrer en Égypte avec son maître que sur la production de cette pièce en règle.

Le Ministre de l'Intérieur,
Abdel Kader.

No. 2.

Sir E. Baring to the Marquis of Salisbury. — (Received February 21.)

My Lord, Cairo, February 12, 1887.

I have the honour to inclose a copy of Colonel Schaefer's Report of the working of the Slavery Department for the year 1886.

The number of slaves manumitted in 1886 was 2,628, as compared to 2,075 in 1885.

These numbers show that satisfactory progress has been made in the direction of liberating slaves, but I can fully confirm Colonel Schaefer's remarks to the effect that it is not so much the statistics of manumission to which importance should be attached, as the fact that, by reason of frequent manumissions and of the punitive measures taken by the Slavery Department, a sense of insecurity is engendered, which acts as a powerful deterrent against the purchase of slaves.

I beg to draw your Lordship's special attention to the remarks made by Colonel Schaefer about slavery in Esneh, which is the most remote of all the provinces of Egypt. It has always been well known that slavery in Esneh partook of a somewhat different character to that which existed in other parts of the country. It is satisfactory to learn that some effectual measures are being taken to facilitate the liberation of slaves in this province.

Colonel Schaefer dwells on a point to which I have on previous occasions frequently directed attention, viz., the difficulty of obtaining evidence which will insure conviction for offences committed under the Convention. This difficulty is unquestionably very great, but I fear that it is impossible to suggest any improvement in the law which would work in practice better than the present system.

I have dealt with the question of the importation of slaves by pilgrimages in a separate despatch of the 6th instant.

I have given a great deal of attention to the question of slavery since I have been in Egypt. I will attempt to summarize in a few words what I believe to be the present situation. I speak, of course, only of Egypt proper, not of the Traffic of Slaves, which still undoubtedly continues from the ports of the Red Sea. This latter is a question which, to a great extent, stands apart, and would require separate treatment.

I believe that the sale of slaves by professional slave-merchants has entirely ceased in Egypt.

The sale of slaves from family to family may, and probably does, take place on a small scale. The facilities for conducting these sales clandestinely are so great that I do not anticipate that it will be possible to put down the practice altogether for some time to come.

I am not prepared to say that the importation of slaves into Egypt has entirely ceased. A few are occasionally brought in through the Lybian desert. But I believe that the numbers which escape the vigilance of the Slavery Department are very few.

The measures recently taken as regards the pilgrims returning from Mecca should, I think, effectually check the entry of slaves from the direction of Jeddah. Now that trade with the Soudan is about to be reopened, special watchfulness will be required in the Valley of the Nile. Colonel Schaefer is fully aware of this, and will take whatever steps the circumstances of the case demand.

The civil status of slaves in Egypt remains in the same position as when I wrote to Lord Granville on the 25th February, 1884 (»Slave Trade No. 2,« 1884). But the hardship which might otherwise result from the

existing state of the law is much mitigated, owing to the very common practice which prevails among Mahommedans of high position of freeing their slaves, and thus allowing them to contract legal marriages.

The whole institution of slavery has been greatly shaken during the last few years. A large number of slaves have been freed. The tenure of the owners over those who are not as yet freed is insecure. The knowledge that freedom may be obtained on application to the Manumission Bureaux is widely spread.

Another very important consideration which is doing much to undermine slavery is, that many slave-owners are beginning to see that free labour is cheaper, and far less troublesome, than slave-labour. Many Mahommedans, so far from wishing to maintain slaves, consider those which they possess a considerable incubus, and would be glad to get rid of them if they could obtain free labour. From this point of view, the Slave Home, the erection of which was greatly due to the exertions of the late Mr. Forster, is an institution of great importance. It takes in slaves after they have left the harems, and finds places for them as domestic servants. No difficulty is experienced in getting them places, and, as the institution becomes better known, the number of applications for free servants is increasing. The Egyptian Government helps towards the support of the Home, but its main reliance must be on subscriptions in England. Unless these are obtained the institution will have to be closed. It should view its closure with great regret, as I believe that this institution is doing most useful (though unostentatious) work, in the cause of the suppression of slavery.

On the whole, I certainly regard slavery as a moribund institution in Egypt. The great progress which has been made within the last few years is due to the watchfulness of the British Government and its representatives, to the energy of the Slavery Department, especially of Colonel Schaefer — of whose services I cannot speak too highly — and to the good-will and good faith of the Khedive and his Ministers in supporting measures which are certainly unpopular in Egypt. Although I believe the institution to be gradually dying out, any relaxation in the efforts which have been made would soon give it new life. With the continuance of these efforts it may confidently by predicted that slavery will disappear at a rate which, although gradual, will increase in rapidity as time goes on.

I have, &c.
E. Baring.

Inclosure 1 in No. 2.

Lieutenant-Colonel Schaefer to Sir E. Baring.

Sir, Cairo, February 10, 1887.

I have the honour to forward you the two accompanying Statements showing the number of slaves freed in Egyptian territory during the two years 1885 and 1886. You will see that there is an increase of 553 for the last year. This is a very satisfactory result, and it shows the great

improvement that has taken place since we were able to get the Manumission Bureaux in the provinces and in Cairo under our direct control. It is not so much in the number of freed slaves that I look on the result as satisfactory, as in the fact that the more slaves are manumitted, the more insecure does the possession of slaves become, and it is this sense of insecurity that is one of the principal factors in deterring people from buying slaves; as any person wishing to buy a slave knows very well that not only does he run the risk of being detected and brought before the court-martial, but also that he has no authority to keep a slave, who may at any time run away. Almost every slave knows now of the Manumission Bureaux, and we have always done as much as we could in order to bring it to the knowledge of every one. We publish every month the manumission Returns in the Arabic papers, the result being that several times we had applications by letter from slaves wishing to be freed, and who were in some remote locality, from whence they could not get to the Manumission Offices. Such cases where also always sent to the Arabic papers for publication, in order that any slave under the same conditions might profit by the example.

Thus, you will see that the Manumission Offices, since they have been properly conducted, have become our best auxiliaries in the work of the suppression of slave-dealing, and have fully answered the expectations I formed when I asked that they might be attached to my Department.

Besides the Manumission Bureaux, I also got the sentences of the courts-martial published in nearly every Arabic paper, and this also has had the most salutary effect. The most difficult part of our work has always been with the courts-martial, it being exceedingly difficult to obtain trustworthy evidence. Natives do not look on slave-dealing as a crime affecting public security, so that the general community does not help me to repress it by giving evidence, as they would do most readily in cases of murder or robbery, where they would have a common interest in the punishment of the criminals. On the contrary, there is a kind of freemasonry amongst them against the Slavery Department, and often offences against the Convention, which I knew for certain had taken place, could not be proved before the court-martial. But, notwithstanding that, I do not think that those people had reason to congratulate themselves upon their dealings with me.

The courts-martial for slavery cases are under the Sirdar, and both he and the Adjutant-General, Colonel Hallam Parr, have always given us every possible assistance, and it is certainly thanks to their help that, although the cases present exceedingly great difficulties, we have been able to obtain very important convictions; and these convictions, together with the unpleasant experiences of those who have managed to espace conviction, have had the effect of practically doing away with professional slave-dealing.

When I took over the Slavery Department in 1883, I was given a list of thirty-two slave-dealers who were trading in Cairo. Of these thirty-two, twenty-five have been arrested, while the remainder have left the town or have given up trading.

I had already the honour last summer to send you a list showing the manner in which these dealers had been dealt with up to that time. Besides this, there are now no customers for them, as most people, seeing that the Government was resolved to carry out the Convention, have submitted to the exigencies of the situation, and very few now think of buying slaves.

Although it is not stated in the Convention, we have always treated purchasers of slaves in exactly the same way as dealers, our authority for doing so being a letter from his Excellency Riaz Pasha (at that time Prime Minister) giving orders in that sense. A copy of this letter is inclosed herewith.

In the provinces slave-dealing has never had the same importance as in Cairo, and even the possession of slaves is, from my personal observations, exceedingly limited. The very few slaves there are in the provinces are nearly all freed, and most of them born in the country, and are like the ordinary fellah. The province of Esneh is an exception to this. In Esneh slavery has some analogy with American slavery, although on a much smaller scale and with more of an agricultural character than a strictly domestic one. There were land-owners who possessed a number of slaves, and the condition of those slaves was not so good as is commonly the case in Egypt. But from the Returns of the Manumission Offices you will see that Esneh has furnished the greatest number of freed slaves during the two last years. Very few persons have now a number of slaves left, and none of them dare to replace those who have taken their freedom, as any new ones would very likely do the same. In that province slaves have only remained where they were well treated. I intend to give still greater facilities in that province to slaves who want to leave their masters, by putting a register of manumission cards in every »merkez« (subdivision) of the province. My reason for doing so is that in Esneh, on account of the geographical conformation of the province, the distances are very great, and slaves, in escaping from their masters, have sometimes to make a journey of two days to get to the nearest Manumission Office. When this measure is carried out I do not think that any slave will stay in his master's house unless he chooses to do so.

Besides Esneh, the Province of Behera differs also from the remainder of Egypt. Although the number of slaves there is very insignificant, the Behera has always attracted my attention on account of the fact that some traders from Tripoli, when bringing produce from there to Egypt, try to smuggle in some slaves. These people, of course, are very difficult to get hold of, as they are Bedouins of the Lybian Desert who come and disappear. But we were able to make sure of the principal delinquent and of the man who bought slaves from him; and though the latter was acquitted by the court-martial and the former's punishment has not been as heavy as I wished it, the lesson has been very profitable; and besides, I hope to lay my hands some day on the other accomplices. Our measures must have had some deterrent effect, as lately we seized a caravan driver going back to Tripoli, and found a letter on him addressed from here to tell the traders in Tripoli not to send any more slaves unless

they could find new roads, as they would be inevitably caught if they came by the old roads.

Another important question, but one with which we were powerless to deal, has received a most satisfactory solution, thanks to the intervention of His Highness the Khedive. I refer to the importation of slaves from Djeddah to this country by pilgrims. There was a »lacuna« in the Regulations, of which some pilgrims made use, to bring in newly-bought slaves with them. As those pilgrims are not professional dealers we could not, or rather ought not, according to the Regulations, interfere with them. The Khedive having heard of this, has just issued an Order which will entirely put a stop to this practice. I attach the translation of this Order, which was issued in the Council of Ministers, and published in the »Journal Officiel«.

From all this it can be seen that the Slave Trade, both as regards the importation of slaves and the Traffic in them, has received a severe blow, and has, in fact, practically disappeared. The few cases that are now coming before us are fraudulent sales, by which a freed slave, in connivance with a dealer, allows herself to be sold and runs away the next day to share the profits of the sale with her associate. This has rather helped us; it has been practised to an extent sufficient to make people doubt whether there were any bonâ fide slaves to be bought. Besides being deceived in this way, the would-be buyers were sometimes arrested by us for having bought a slave.

It is just possible that the resumption of commercial relations with the Soudan may cause a slight change in the situation. At any rate, I shall take all the necessary measures, and if there is one attempt to introduce slaves, I feel confident that there will not be a second.

I have already warned the Soudan traders here of the dangers they incur, and I do not think that the warning will be in vain, as most of them are Dongola refugees, and have sufered heavily by the loss of their slaves, who were nearly all manumitted when they came to Egypt, and they are not likely to run the risk again. I shall also enforce the Order issued by his Excellency Riaz Pasha forbidding any Soudan trader to bring with him negro women or children, even if they are provided with certificates stating that they are his wife and children. I attach a translation of this Order.

There can be no doubt that the question of slavery in Egypt has undergone an entire, and I may even say an unexpectedly, rapid change for the better. The possession of slaves is still legal, but with a proper working of the Manumission Offices, the possession of slaves has no longer the meaning that it used to have, as every slave has now the faculty of getting his freedom, and hence their possession must be of a precarious character.

There are, it is true, slaves who find difficulties in leaving their masters; but the great difficulty was the slaves' ignorance of the right they had to ask the Government for their freedom. This difficulty has certainly disappeared, and I doubt if there are any slaves now who are

ignorant of their rights. It is generally known amongst the negroes, even in the Soudan, that when they come to Egypt they can claim their freedom.

Formerly, when the Manumission Bureaux were not in proper working order, slaves were not always able to get their freedom, as whenever they went to the authorities to claim it, their masters brought a charge of robbery against them; and nearly always, when the master was a man of position, the slave had no option but to go to prison or return to his many master. This practice, which was known to the slaves, deterred from leaving their masters.

From the first, I pointed this out to the officers in charge of the Manumission Bureaux, asking them on no account to take such charges into consideration unless it was evident beyond doubt that there was a foundation for the charges. At the present moment the practice of accusing escaped slaves of robbery has almost entirely disappeared, and when such an accusation is brought against them it is hardly even taken into consideration.

I have, &c.

Ch. Schaefer, Lieutenant-Colonel,
Director of the Slavery Department.

Inclosure 2 in No. 2

État des Esclaves libérés par les Bureaux d'Affranchissement du Service de la Répression de la Traite. — Depuis le 1er Janvier, 1885, jusqu'à fin Décembre 1885.

Localités des Bureaux d'Affranchissement.	Janv.	Févr.	Mars.	Avr.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total Annuel de chaque Province.
Haute-Égypte.													
Province d'Esneh	5	8	6	4	39	52	125	34	50	85	175	117	700
» de Guirgueh . . .	2	1	1	—	—	1	—	—	—	12	1	13	31
» de Keneh	3	9	7	4	—	5	3	5	1	9	4	6	56
» de Siout	2	3	2	5	3	1	1	2	10	8	—	1	38
» de Minieh	—	6	1	2	1	—	—	2	3	2	—	3	20
» de Béni-Souef . .	—	—	—	1	—	5	4	1	3	—	1	3	18
» de Fayoum . . .	3	2	—	2	2	1	1	3	5	3	2	3	27
» de Ghizeh	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Basse-Égypte.													
Gouvernorat de Caire . . .	30	43	37	31	45	61	91	123	94	78	66	58	757
Province de Galioubieh . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Menoufieh . .	—	2	—	—	—	2	—	3	1	2	1	1	12
» de Garbieh . . .	9	4	11	7	15	6	12	12	6	9	5	6	102
» de Charkieh . . .	4	1	1	1	2	2	1	1	1	9	1	1	18
» de Dakahlieh . .	4	—	7	2	6	3	—	7	2	2	3	1	37
» de Béhéra . . .	1	—	—	1	1	1	—	2	5	2	1	3	17
Gouvernorat d'Alexandrie	6	7	19	8	26	15	27	15	13	5	8	12	161
» de Port-Saïd et Canal	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	32	6	42
» de Rosette . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
» de Damiette . . .	2	2	—	—	1	1	2	—	1	28	—	—	37
» d'Ariche	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	71	88	92	69	141	156	267	214	195	248	300	234	2,075

Ch. Schaefer

Inclosure 3 in No. 2.

État des Esclaves libérés par les Bureaux d'Affranchissement du Service de la Répression de la Traite. — Depuis le 1er Janvier, 1886, jusqu'à fin Décembre 1886.

Localités des Bureaux d'Affranchissement.	Janv.	Févr.	Mars.	Avr.	Mai.	Juin.	Juill.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Total Annuel de chaque Province.
Haute-Égypte.													
Province d'Esneh	114	130	211	161	258	68	108	57	38	113	99	67	1,424
» de Guirgueh . . .	1	—	3	—	3	1	6	1	3	7	—	1	26
» de Keneh	7	7	8	4	6	6	9	12	4	14	9	10	96
» de Siout	1	—	3	—	3	—	—	—	—	2	1	—	10
» de Minieh	1	—	—	—	—	—	—	1	1	1	1	3	8
» de Béni-Souef . .	—	1	—	2	2	1	2	2	3	—	3	—	16
» de Fayoum . . .	4	3	1	1	2	1	4	5	1	—	1	1	24
» de Ghiseh	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
Basse-Égypte.													
Gouvernorat du Caire . . .	46	51	128	42	35	41	58	39	43	39	56	50	628
Province de Galioubieh . .	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	2
» de Menoufieh . . .	1	—	1	1	1	1	2	—	—	—	—	2	9
» de Garbieh . . .	1	1	3	—	1	1	3	10	8	3	6	3	40
» de Charkieh . . .	5	2	7	3	3	7	—	3	1	—	—	1	32
» de Dakahlieh . . .	8	1	2	—	2	5	3	2	4	1	3	2	33
» de Béhéra	3	—	—	2	4	1	9	3	2	6	2	1	33
Gouvernorat d'Alexandrie . .	8	9	6	6	10	10	9	13	12	8	10	8	109
» de Port-Saïd et Canal	5	36	5	—	—	1	5	—	4	11	52	2	121
» de Rosette . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» de Damiette . . .	—	1	1	—	1	1	—	—	1	2	1	1	9
» de d'Ariche . . .	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	5
	205	242	379	222	334	146	223	148	125	207	245	152	2,628

Le Caire, le 30 Décembre, 1886. *Ch. Schaefer*, le Directeur du Service de la Répression de la Traite.

Inclosure 4 in No. 2.

Riaz Pasha to the Prefect of Police, Cairo.

(Traduction.)

Monsieur, Le 23 Schahbane, 1297.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que malgré toutes les mesures qui ont été prises pour prohiber l'importation des esclaves et les fortes punitions qui ont été infligées aux personnes qui en font le trafic, nous remarquons cependant que les trafiquants suggèrent toujours le commerce des esclaves pour cause de grands gains. Néanmoins, je crois que si l'on mettait une fin décisoire aux acheteurs, ce trafic inhumain serait aboli et le Gouvernement ne s'efforcerait pas d'avoir de telles difficultés et à faire de si grands frais. Par conséquent, vu la Convention entre Son Altesse le Khédive et Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande relative à la répression du Trafic des Esclaves, il est définitivement décidé que tout associé d'un trafiquant ou tout acheteur d'esclaves subirait la même peine que le trafiquant.

Ainsi fait pour être appliqué à partir de la même date que la susdite Convention.

Mustapha Riaz,
Président du Conseil des Ministres.

Inclosure 5 in No. 2.

Extract from the "Journal Officiel" of February 5, 1887.

[See Inclosure 5 in No. 1.]

Inclosure 6 in No. 2.

Substance of a Letter from Riaz Pasha to the Mudir of Esneh, dated the 17th Shawal, '97, No. 185.

J'ai l'honneur de porter à votre connaissance que quels que furent les ordres qui vous ont été donnés par les Circulaires en ce qui concerne la répression de la Traite, et, surtout, d'après ma dernière lettre qui vous a été adressée, datée du 9 courant, où j'insistai que vous exerciez la plus stricte attention pour interdire le Trafic des Esclaves, et de prévenir les employés de votre province que s'ils ont la moindre négligence dans l'accomplissement de ce service, ou que s'ils se font corrompre moyennant argent ou toute autre chose, ils seront punis sévèrement, je remarque néanmoins qu'ils n'ont plus le même zèle et la même persévérance qu'antérieurement. De plus, il est parvenu à ma connaissance que des trafiquants venant du Soudan emmènent des esclaves ayant de fausses cartes provenant du Mehkémé, qu'ils prennent pour pouvoir faire passer ces esclaves comme leurs femmes et leurs enfants, et les vendre après . . . .

Veuillez, en conséquence, prendre toutes les mesures nécessaires afin de mettre fin à cet abus, et ne laisser passer aucun Soudanien . . . .

A la suite de cet ordre des instructions analogues ont été données au Commandant du détachement d'Assouan en date du 1er Décembre, 1880.

. . . . Ni femmes, ni enfants noirs, excepté les Barbarins, même s'ils étaient pourvu de papiers constatant leur légitimité, soit comme femmes, soit comme enfants, du Djellab, ne pourront descendre le Nil.

No. 3.

Sir E. Baring to the Marquis of Salisbury.—(Received February .)

My Lord, Cairo, February 16, 1887.

In my despatch of the 6th instant I had the honour to call your Lordship's attention to the subject of the importation of slaves into Egypt by pilgrims returning from Mecca, and to the measures taken by the Egyptian Government to put a stop to this practice.

I now propose to consider the question of pilgrims returning from Mecca with slaves, who pass through the Suez Canal without disembarking in Egypt.

This question is analogous to the former, and the principal difficulty in dealing with it is, as in the former case, due to a defect in the Khedivial Decree of the 1st January, 1878, which, by Article 3, only prohibits the passage of slaves through Egyptian territory "dans le but de les vendre ou de les échanger."

The inclosed Memorandum by Colonel Schaefer, the Head of the Slavery Department, points out the various devices by which the Slave Trade Convention has been hitherto circumvented by pilgrims passing through the Suez Canal, and suggests measures to remedy the defects of the Convention in this respect.

The ships in which the pilgrims pass through the Canal are of different nationalities, but the majority of them are Italian or Austro-Hungarian.

The Egyptian Government, to whose notice I brought the above facts, made a proposal to the Italian and Austrian Consuls-General to the effect that their Consular authorities at Port Saïd should be instructed to establish a strict control over Italian or Austrian vessels entering the Canal with pilgrims, and to make inquiries of all persons on board provided with manumission cards or marriage certificates as to their real desire to remain with those whom they accompany.

The Egyptian Government promised at the same time that the local authorities at Port Saïd should give to the proper Consular authority all the information in their power relative to the presence of slaves on board these ships.

Both M. de Martino and M. Gsiller have agreed to this proposal, and have instructed their respective Consuls in the sense required.

I further gave a copy of Colonel Schaefer's Memorandum to M. de Martino and M. Gsiller. At the same time, I asked the former whether it would not be possible to do something in the way of preventing the embarkation of slaves at Jeddah.

M. de Martino replied that he would gladly co-operate with me in any such attempt; that Italy had no Consular Agent at Jeddah, but that he would suggest to his Government to ask the captains of the Rubattino Company to carry out the proposals in Colonel Schaefer's Memorandum to the effect that no persons of colour should be allowed to embark until a careful investigation had shown that they were not newly purchased slaves, and that they accompanied their masters of their own free will.

M. Gsiller, the Austrian Acting Consul-General, to whom I also spoke on the subject, has promised to communicate with the Austrian Ambassador at Constantinople, and has no doubt that his Government will do all in their power to assist in suppressing the trade.

I have, &c.
(Signed) *E. Baring.*

Inclosure in No. 3.

Memorandum.

Depuis longtemps les personnes qui se rendent de Djeddah en Turquie en passant par le Canal, ayant vu qu'il ne leur était plus possible de passer des esclaves, comme tels, à travers le territoire Égyptien, ont eu recours à un subterfuge. Quand ces personnes ont des esclaves avec elles, avant de s'embarquer, ils se font délivrer par le Mehkémé de la Mecque des certificats constatant que l'esclave a été libérée par son maître, ou bien encore, mais moins souvent, ils se font délivrer des actes par le dit Mehkémé constatant qu'ils se sont légalement mariés avec l'esclave. Ces cartes peuvent être données de bonne foi par les autorités religieuses, mais, en général, ces autorités connaissent l'abus qui est fait de ces cartes et les délivrent moyennant compensation. Quant aux esclaves, on leur apprend très bien ce qu'elles ont à dire, et on leur fait croire que les autorités Égyptiennes, quand elles viennent les visiter, n'ont d'autre but que de les prendre pour les torturer.

Naturellement, les esclaves, très ignorantes et sous cette impression quoique désirant quitter leurs maîtres, ont une crainte telle des autorités Égyptiennes que toutes répètent la leçon apprise, et disent qu'elles sont libres et accompagnent leurs maîtres de leur propre gré. Devant de pareilles déclarations, l'autorité Égyptienne doit se retirer. Cependant, 90 pour cent de ces esclaves, si elles n'étaint pas sous l'empire d'une crainte, et si on les enlève d'entre les mains de leurs maîtres, raconteraient qu'elles sont emmenées soit pour être vendues, soit pour être données en backchieh.

Il se peut que parmi les personnes qui ont les esclaves avec elles il se trouve peu ou pas de trafiquants de profession; et de plus, le nombre des esclaves qui transitent le territoire Égyptien de cette façon n'est pas très grand: je l'évalue à moins de quarante par an, et probablement beaucoup moins. Cependant, il y a ici un abus qui demande un remède et je me permettrai de proposer quelques mesures qui, à mon avis, mettront vite fin à cet abus.

Les Consuls ou Agents Consulaires à Djeddah devraient être prévenus de l'abus qui se fait avec les cartes d'affranchissement et les actes de mariage, et devraient alors donner l'ordre aux Agents des bateaux à vapeur ainsi qu'aux capitaines de ne laisser embarquer des personnes de couleur (Nègres ou Abyssins), que s'ils sont munies d'un laisser-passer de la part de l'autorité Consulaire dont relève le bateau. Ce laisser-passer ne devrait être délivré par MM. les Consuls qu'après s'être minutieusement assurés que ces personnes ne sont pas des esclaves achetés nouvellement et qu'ils accompagnent leur maître de leur propre gré. De plus, MM. les Consuls ou les capitaines pourraient alors faire une liste nominale de toutes les personnes de couleur qui se sont munies d'un laisser-passer pour le bateau en partance, et cette liste devrait être remise par le capitaine à MM. les Consuls de Port-Saïd lorsque ces derniers procéderont à une inspection.

La plupart des esclaves venant de cette façon, sont des enfants et presque aucun d'eux ne par le Arabe. Donc, de prime abord, il serait fort facile à MM. les Consuls à Djeddah de considérer comme esclave toute personne emmenée illégalement, tout Abyssin ne parlant l'Arabe qu'imparfaitement. C'est une preuve qu'il est venu dernièrement et qu'il ne se trouve que depuis peu avec les personnes qui l'emmènent. Très peu ou pas de nègres viennent par ce chemin, et ceux qui viennent sont dans le même cas, en général, que des Abyssins par rapport au langage.

Du reste, MM. les Consuls ou Agents des Compagnies à Vapeur de Djeddah, qui, pour la plupart, sont établis là et ont par conséquent beaucoup d'expérience locale, pourront juger du premier coup d'œil quelles sont les personnes de couleur qui peuvent être admises à bord, ou celles auxquelles on doit refuser le passage.

18.

GRANDE-BRETAGNE, BELGIQUE.

Déclaration destinée à modifier le traité d'extradition des deux Pays du 20 mai 1876; signée à Londres le 21 avril 1887.

Parl. Papers [*C.—5045*].

Le Gouvernement de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, Impératrice des Indes, et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges, désirant mieux assurer la répression

The Government of Her Majesty the Queen of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Empress of India, and the Government of His Majesty the King of the Belgians, being desirous to provide for

*) V. N. R. G. 2. série II. 153.

des crimes et délits dans leurs territoires respectifs, sont convenus de ce qui suit:—

Article I.

Les mots »sauf, relativement à l'Angleterre, les sujets de Sa Majesté Britannique par naissance ou naturalisation, et relativement à la Belgique, ceux qui sont nés ou naturalisés citoyens Belges«, qui figurent dans l'Article Ier du Traité d'Extradition du 20 Mai, 1876, sont supprimés.

Article II.

Le paragraphe suivant est ajouté à l'Article Ier du dit Traité:—

»En aucun cas, ni sous aucun prétexte que ce soit, les Hautes Parties Contractantes ne seront obligées de livrer leurs nationaux, par naissance ou par naturalisation.«

Article III.

La présente Déclaration entrera en vigueur dix jours après sa publication dans les formes prescrites par la législation des pays respectifs.

En foi de quoi les Soussignés l'ont signé et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à Londres, le 21 Avril, 1887.

the more effectual repression of crimes and offences in their respective territories, have agreed as follows:—

Article I.

The words »except as regards Great Britain, native-born or naturalized subjects of Her Britannic Majesty, and except as regards Belgium, those who are by birth, or who may have become, citizens of Belgium», which occur in Article I of the Extradition Treaty of the 20th Mai, 1876, are suppressed.

Article II.

The following paragraph is added to Article I of the said Treaty:—

»In no case, nor on any consideration whatever, shall the High Contracting Parties be bound to surrender their own subjects, whether by birth or naturalization.«

Article III.

The present Declaration shall come into force ten days after its publication in the manner prescribed by law in the respective countries.

In witness whereof the Undersigned have signed the same, and have affixed thereto the seal of their arms.

Done at London, the 21st day of April, 1887.

Salisbury.
Solvyns.

19.

GRANDE-BRETAGNE, RUSSIE.

Correspondance relative aux affaires de l'Asie-Centrale et à la délimitation de la frontière nord-ouest de l'Afghanistan du 22 juillet—3 août 1887.

Parl. Papers [C.—5114].

No. 1.

Sir R. Morier to the Marquis of Salisbury. — (Received July 22, 5. 40 P.M.)

(Telegraphic.) St. Petersburgh, July 22, 1887, 5·38 P.M.

It is with great satisfaction that I have the honour of announcing to your Lordship that the Final Protocol of the Afghan Frontier Commission was signed this afternoon by Colonel Sir W. Ridgeway and M. Zinoview.

No. 2.

The Marquis of Salisbury to Sir R. Morier.

Sir, Foreign Office, July 23, 1887.

I have received and laid before the Queen your Excellency's telegram of the 22nd instant, reporting the signature of the Final Protocol for the settlement of the Afghan frontier between the Heri-Rud and the Oxus.

Her Majesty's Government desire to offer to your Excellency and to Sir West Ridgeway their hearty congratulations on the successful result of your labours.

I am, &c.
Salisbury.

No. 3.

Colonel Sir West Ridgeway to the Marquis of Salisbury.—(Received July 27.)

My Lord, London, July 27, 1887.

I have the honour to inclose the original Protocol containing the settlement of the north-western frontier of Afghanistan, which was signed at St. Petersburgh on the 22nd instant by M. Zinoview, Chief of the Asiatic Department in the Russian Foreign Office, on behalf of Russia, and by myself on behalf of Her Majesty's Government.

I propose in another despatch to describe and explain the course of the negotiations at St. Petersburgh which have resulted in this agreement, and, accordingly, it will perhaps be sufficient if I now very briefly state the nature of the settlement.

According to the London Protocol of the 10th September, 1885, the Valley of Penjdeh was ceded to Russia. It was at that time supposed by the British and Russian Governments that the Sariks were confined to that valley, while, in fact, those people had extended their cultivation into the side valleys of the Kushk and Kashan, where they had opened canals and reclaimed a considerable amount of land. Their sheep, too, exclusively enjoyed the pastures between the Kushk and Murghab.

When the Joint Commissioners reached the districts in question, and the true state of the case became known, the Russian Commissioner claimed that the Sariks should be left in possession of the lands. The letter of the London Protocol was, however, clearly opposed to this claim, and the Sariks were accordingly ousted. But it was agreed that the Ameer should not increase the cultivation in the lands, and I strongly advised His Highness to leave them entirely unoccupied. In my despatches of the 1st February and 5th June, 1886, I pointed out to your Lordship these facts, and I also indicated the possibility of a solution of the Khoja Saleh question (which, even at that time, threatened to be a serious difficulty) being obtained by concessions in this direction.

When the Joint Commission reached the Oxus it was established that, if literal effect were given to the Agreement of 1873, the district of Khamiab and perhaps nearly the whole Khoja Saleh district, would be severed from Afghanistan, and that, moreover, it would be necessary to divide between the inhabitants of those districts and the Uzbeg inhabitants of Afghan Turkestan the pastures and wells which are enjoyed in common by both. Such a division would have been a difficult matter, attended with considerable hardship to both parties.

It was after consideration of these facts that Her Majesty's Government authorized me to negotiate a settlement according to which the Ameer should restore to the Sariks most of the lands of which they had been deprived between the Kushk and Murghab, in exchange for the withdrawal of the Russian claims to all the districts at present in the possession of the Afghans on the Oxus, and to the wells and pastures necessary for the prosperity of the Uzbegs of Afghan Turkestan.

The settlement recorded in the inclosed Protocol is the result of the negotiations conducted on this basis. It will be seen that Russia has merely claimed the lands and canals necessary for her Sarik subjects, and that Kara Tappeh, Chahil Dukhter, Torshekh—the only possible sites for a cantonment within the lands once occupied by the Sariks—have all been left within the Afghan frontier.

I subjoin a Statement of the relative losses and gains which result to Afghanistan from the present settlement.

I have, &c.

J. W. Ridgeway.

Inclosure 1 in No. 3.

Délimitation de la Frontière Nord-ouest de l'Afghanistan.

Protocole No. 4.—Séance tenue à St. Pétersbourg, le 10 (22) Juillet, 1887.

Le Conseiller Privé Zinoview et le Colonel Sir West Ridgeway s'étant réunis dans le but de s'entendre définitivement sur les termes d'un arrangement destiné à résoudre les difficultés surgies à l'occasion du tracé de la frontière Afghane sur la rive gauche de l'Amou-Daria, ont commencé par récapituler la marche que les négociations engagées entre eux ont suivie jusqu'à ce jour.

Ainsi qu'il résulte des Protocoles précédents, le Cabinet de Londres a été d'avis que l'arrangement intervenu en 1873 entre les deux Gouvernements avait pour objet de confirmer les droits de l'Amir Afghan sur toutes les contrées dont Schir-Ali Khan se trouvait à cette époque en possession, et qu'à ce titre le district de Khamiab, qui, conformément à des informations recueillies sur les lieux, avait été incorporé à l'Afghanistan bien avant l'époque de l'arrangement en question, devait également rester soumis à l'autorité de l'Amir Abdourrahman Khan. Cette manière de voir ne pouvait pas être adoptée par le Gouvernement Impérial de Russie, qui, se basant sur le texte de l'arrangement de 1873, affirmait que l'état actuel des choses sur la rive gauche de l'Amou-Daria ne saurait porter atteinte aux droits du Boukhara résultant du même arrangement.

Le Gouvernement Impérial jugeait d'autant moins possible de sacrifier ces droits que, d'autre part, à la suite de la délimitation effectuée aux termes du Protocole de Londres du 29 Août (10 Septembre), 1885, les Turcomans Saryks de l'oasis de Pendjdé avaient été dépossédés des terres dont ils avaient joui précédemment, et que ces terres avaient été comprises dans le territoire Afghan.

Eu égard à cette divergence de vues et désireux de prouver son respect pour la lettre même de l'arrangement conclu entre les deux Gouvernements, le Cabinet de Sa Majesté Britannique a autorisé Sir West Ridgeway à proposer une frontière qui, en partant de Doukchi—point jusqu'auquel la délimitation avait déjà été effectuée — aboutissait à l'Amou-Daria aux environs d'Islam; à la suite d'un examen approfondi des informations recueillies par son Commissaire sur les lieux, le Cabinet Britannique était arrivé à la conclusion qu'Islam répondait sous tous les rapports au point frontière Khodja-Saleh dont il est fait mention dans la correspondance relative à l'arrangement.

Cette proposition ne fut pas non plus acceptée par le Cabinet Impérial de Russie, qui, envisageant la question à un point de vue tout-à-fait différent, soutenait que, vu les contradictions qui s'étaient produites entre les Commissaires respectifs à l'occasion de l'appréciation des données locales, la conformité des noms géographiques pouvait seule servir de base à une délimitation équitable; que le Seraï Khodja-Saleh, situé à proximité du Ziaret connu sous le même nom, devait être considéré comme point extrême des possessions Afghanes sur l'Amou-Daria, et que la frontière devait être tracée immédiatement en aval du Seraï en question.

Au point de vue du Cabinet de Sa Majesté Britannique une délimitation effectuée dans ces conditions était de nature à offrir de graves inconvénients, eu surtout égard à la circonstance que les canaux servant à l'irrigation du territoire compris entre Khodja-Saleh et Islam avaient leur prises d'eau aux environs du Kilif, ce qui ne pouvait manquer de devenir la source de complications continuelles entre les populations des deux côtés de la frontière. Aussi, pour remédier à ces inconvénients, le Cabinet de Sa Majesté Britannique jugea-t-il préférable de renoncer à des tentatives ayant pour objet une entente sur une nouvelle frontière sur la rive gauche de l'Amou-Daria, et d'autoriser Sir West Ridgeway à offrir au Gouvernement Impérial de Russie, en échange du territoire qu'il réclamait sur la rive gauche de l'Amou-Daria, une compensation sur une autre partie de la frontière. Cette compensation portait sur le territoire dont les Turcomans Saryks de Pendjdé, ainsi qu'il a été exposé plus haut, avaient été dépossédés à la suite du tracé de la frontière en conformité des dispositions contenues dans le Protocole de Londres du 29 Août (10 Septembre), 1885.

Cette proposition ayant obtenu l'adhésion du Gouvernement Impérial de Russie, M. Zinoview et Sir West Ridgeway sont tombés d'accord sur les dispositions suivantes:—

I.

La frontière dont la description est contenue dans l'Annexe au présent Protocole sous la lettre A, et qui est comprise entre les poteaux No. 1 et No. 19 et les poteaux No. 36 et No. 65, est considérée comme arrêtée définitivement. Les points trigonométriques sur la partie de la ligne frontière décrite ci-dessus et comprise entre les poteaux No. 19 et No. 36 sont également admis comme définitifs; la description de cette partie de la frontière, ainsi que de la partie à l'est du poteau No. 65, pourra être complétée après la démarcation.

Le synopsis de poteaux attaché au Protocole No. 15 en date du 1 (13) Septembre, 1886, est reconnu exact et définitif en ce qui concerne les poteaux depuis le No. 1 jusqu'au No. 19, et depuis le No. 36 jusqu'au No. 65; il sera complété ultérieurement par le synopsis des poteaux depuis le No. 20 jusqu'au No. 35, et de celui des poteaux à l'est du No. 65.

II.

A partir du poteau No. 19 la frontière suivra une ligne droite jusqu'au sommet de la colline marquée 2740 sur la Carte No. 1 annexée au présent Protocole. Ce point, où sera placé le poteau No. 20, est connu sous la dénomination de »station trigonométrique de Kara-Tépé« (latitude 35° 17′ 49″, longitude 62° 15′ 17″). Plus loin le tracé descendra la crête des collines, se dirigeant de ce point vers le confluent du Koushk et du Moghur; le poteau No. 21 sera placé sur un point de cette crête ou de son versant, de manière à être vu du confluent ci-dessus mentionnée. Une ligne droite réunira le No. 21 au No. 22, placé dans la vallée du Koushk sur la rive gauche de la rivière, à 900 pieds au nord du con-

fluent du Koushk et du Moghur (à 6,300 pieds environ du Mazari-Shah Alam, indiqué sur la Carte No. 2 annexée au Protocole).

A partir du poteau No. 22 le tracé remontera le thalweg du Koushk jusqu'au poteau No. 23, placé à 2,700 pieds en amont de la tête du nouveau canal de la rive droite, dont la prise d'eau est située à 6,000 pieds environ au nord-nord-est du Ziaret de Tchil-Doukhtar. Du poteau No. 23 une ligne droite sera tracée jusqu'au point marqué 2,925 sur la Carte No. 3 annexée au présent Protocole (latitude 35° 15′ 53″, longitude 62° 27′ 57″, poteau No. 24), d'où la frontière suivra la ligne de partage des eaux, en passant par les points suivants: le point 3,017 (Bandi Akhamar, latitude 35° 14′ 21″, longitude 62° 35′ 48″, poteau No. 26), le point 3,198 (latitude 35° 14′ 30″, longitude 62° 41′ 0″, poteau No. 27), et le point Kalari 2 (latitude 35° 18′ 21″, longitude 62° 47′ 18″), et aboutira au point marqué No. 29 sur la Carte No. 4 annexée au présent Protocole. La frontière franchira la vallée de la Rivière Kashan en ligne droite entre les poteaux No. 29 et No. 30 (station trigonométique de Tori-Scheikh, latitude 35° 24′ 51″, longitude 62° 59′ 43″), et suivra la ligne de partage des eaux, Sanicha jusqu'au point (poteau No. 31 de la Carte No. 3) où elle rencontrera la ligne de partage des eaux du Kashan et du Mourghab, passera sur cette dernière et la suivra jusqu'à la station trigonométique du Kashan (latitude 35° 38′ 13″, longitude 63° 6′ 4″, poteau No. 32). De cette station une ligne droite sera tracée jusqu'à un point sur le Mourghab (poteau No. 35) situé à 700 pieds en amont de la prise d'eau du Canal Yaki-yuz (ou Yaki-yangi). Plus loin la frontière en descendant le thalweg du Mourghab rejoindra le poteau No. 36 de la frontière démarquée en 1885-86.

A l'est du poteau No. 65 la frontière suivra la ligne marquée *A*, *B*, *C*, *D* sur la Carte No. 8, annexée au présent Protocole, le point *A* étant situé à la distance de 3,500 pieds au sud des puits d'Imam Nazar: le point *B* se trouvant près de Kara-tépé-Khurd-kak, qui reste aux Afghans, le point *C* à peu près à mi-chemin entre les puits est et ouest de Khatabadji, et enfin le point *D* à peu près à mi-chemin entre les puits Ali-Kadim et les puits marqués Chahi. Les puits d'Imam-Nazar, Kara-tépé Khurd, Khatabadji ouest et Ali Kadim restent en dehors du territoire Afghan. Du point *D* une ligne droite sera tracée jusqu'au commencement de la frontière locale démarquée entre Bosagha et Khamiab, qui continuera à servir de frontière entre ces deux villages avec la seule réserve que les canaux de Bosagha sur tout leur parcours, c'est-à-dire jusqu'à Koïnli (point *H*), seront compris dans le territoire Russe. En d'autres termes la démarcation actuelle consacrera sur les bords de l'Amou-Daria les droits existants des deux parties, c'est-à-dire, que les habitants de Khamiab conserveront toutes leurs terres et tous leurs pâturages, y compris ceux qui se trouvent à l'est de la frontière locale marquée *E*, *F*, *G* sur les Cartes Nos. 9 et 10, annexées au Protocole; les habitants de Bosagha, d'autre part, conserveront la jouissance exclusive de leurs canaux jusqu'à Koïnli, avec le droit de les réparer et de les alimenter conformément aux usages existants de ceux de Khamiab, lorsque les eaux de l'Amou-

Daria seront trop basses pour alimenter directement les prises d'eau de Koïnli.

Les officiers qui seront chargés d'exécuter sur les lieux les dispositions du présent Protocole entre les poteaux ci-dessus nommés seront tenus de placer un nombre nécessaire de poteaux intermédiaires, en profitant à cet effet autant que possible des points saillants.

III.

La clause du Protocole No. 4 du 14 (26) Décembre, 1885, défendant aux Afghans de se servir dans la Vallée du Koushk, en aval de Tchil Doukhtar, des canaux d'irrigation qui n'étaient pas en exploitation à ce moment, reste en vigueur, mais il est bien entendu que cette clause ne pourra être appliquée qu'aux canaux dérivés du Koushk. Les Afghans ne pourront pas se servir, pour leurs travaux de culture au nord de Tchil-Doukhtar, des eaux du Koushk; mais les eaux du Moghur leur appartiennent exclusivement, et ils pourront pour s'en servir exécuter tous les travaux qu'ils jugeraient utiles.

IV.

Les clauses des Protocoles No. 4 du 14 (26) Décembre, 1885, et No. 15 du 1 (13) Septembre, 1886, relatives à la construction d'une digue sur le Mourghab restent en vigueur. M. Zinoview ayant exprimé le désir que l'obligation imposée à l'Émir Afghan de concéder à cette fin sur la rive droite du Mourghab un terrain dans les conditions stipulées dans les dits Protocoles, soit étendue à tout le parcours de la rivière en aval de la prise d'eau de Yaki-Yuz, le Colonel Ridgeway est d'avis que les démarches nécessaires à cet effet auprès de l'Émir Afghan pourraient retarder la conclusion du présent arrangement; mais il est néanmoins convaincu que le consentement de l'Émir à la concession, dans les mêmes conditions, d'un terrain sur la rive droite pourra être obtenue sans difficultés, si plus tard le Gouvernement Impérial avisait le Gouvernement de Sa Majesté Britannique de son intention de procéder à la construction d'une digue en amont de la prise d'eau du canal de Bendi-Nadiri.

V.

Le Gouvernement Britannique communiquera sans délai les dispositions ci-dessus convenues à l'Émir de l'Afghanistan, et le Gouvernement Impérial de Russie entrera en possession du territoire qui lui est adjugé par le présent Protocole à partir du 1 (13) Octobre de l'année courante.

VI.

La ligne frontière convenue sera démarquée sur les lieux par une Commission mixte, conformément aux Cartes signées. Dans le cas où les travaux de démarcation éprouveraient des retards, la ligne tracée sur les Cartes n'en sera pas moins considérée par les deux Gouvernements comme obligatoire.

W. Ridgeway.
J. Zinoview.

Annexe au Protocole No. 4.

(A.)

Description de la Frontière Afghane entre le Heri-Roud et l'Oxus (Amou-Daria).

La frontière commence sur la rive droite du Heri-Roud à un point marqué sur la Carte par le poteau No. 1, distant d'environ 8,500 pieds d'une petite tour située sur un monticule à l'entrée de la Passe de Zoulfagar. Le poteau No. 2 se trouve placé au sommet du rocher voisin qui domine le poteau No. 1. A partir du poteau No. 2 la frontière se dirige vers le nord sur une distance d'un demi mille environ, jusqu'au poteau No. 3, qui est situé sur une hauteur à l'extrémité occidentale d'une partie détachée de l'escarpement. De là la frontière suit une ligne droite vers le sommet d'une colline escarpée, distante d'un mille et demi environ dans la direction est-nord-est, et arrive au poteau No. 4, placé sur un monticule peu élevé dans la plaine. Passé ce poteau, la frontière continue, en inclinant davantage vers l'est, sur une distance de 4 milles, jusqu'au poteau No. 5, placé à un point proéminant et bien en évidence de la seconde ligne des hauteurs sur le côté nord d'un enfoncement naturel du roc. De ce point la frontière court dans la direction sud-est le long de la crête de la seconde ligne des hauteurs jusqu'au poteau No. 6, placé sur l'arête de l'escarpement nord du défilé oriental à une distance d'un mille environ du fond du défilé. Le poteau No. 7 est placé au-dessous du poteau No. 6, près de la route, au milieu de la passe, et le poteau No. 8 se trouve sur le haut de l'escarpement sud, faisant face au poteau No. 6. La frontière descend alors dans la direction sud la crête de la seconde ligne des hauteurs, et coupe le sentier conduisant à Karez-Elias et Abi-Charmi à un point se trouvant à $2\frac{1}{4}$ milles environ de distance de la bifurcation des quatre routes convergeant à l'extrémité orientale du défilé de Zoulfagar. Le poteau No. 9 est placé à l'est du sentier sur un petit rocher qui le surplombe. De ce poteau la frontière remonte graduellement la ligne de partage des eaux jusqu'au sommet le plus élevé de la chaîne du Deugli-dagh, marqué par le poteau No. 10. A l'extrémité est de la même chaîne se trouve le poteau No. 11. A une distance de $9\frac{1}{2}$ milles environ, vers le sud-est, se trouvent trois basses collines. Sur celle du milieu est placé le poteau No. 12. Tournant encore légèrement à l'est la frontière se dirige vers le poteau No. 13, placé à côté de la route à mi-chemin environ d'Ak-Robat à Sumbakarez, et de là au poteau No. 14, situé à une distance de $2\frac{1}{2}$ milles à l'est sur le sommet de colline.

Le poteau No. 15 est à 9 milles environ d'Ak-Robat, sur la route menant à Au-Rohak; de là la frontière se dirige en ligne droite vers le poteau No. 16, placé sur celui des deux monticules de Koschatchinguia, qui se trouve à l'est, et est le plus élevé, à $5\frac{1}{2}$ milles au nord d'Au-Rohak. A une distance à peu près égale au nord-ouest de la source d'Islim se trouve le poteau No. 17, placé sur une colline plate; à côté de la route, entre Au-Rohak et Islim, sur un léger escarpement, est placé le poteau No. 18, à 3 milles environ à l'ouest d'Islim, du côté sud du cou-

rant. Le poteau No. 19 est placé sur la crête arrondie d'un chaînon de hauteurs à 3 milles au sud d'Islim.

A partir du poteau No. 36, placé sur la rive droite du Mourghab, à 3 milles environ au nord du fort de Méruchak, sur une hauteur dominant la rivière, la ligne-frontière se dirige à l'est vers le poteau No. 38, en passant par le poteau No. 37, placé sur la route montant de la vallée de Méruchak le long du Galla-Chasma-Shor.

Le poteau No. 38 est placé sur un point élevé du Chul à 11 milles environ de la vallée de Meruchak. La ligne-frontière continue de là dans la direction d'est-nord-est vers le poteau No. 39, situé à un mille environ au sud-est de la source de Khwajá-Gougourdak; ensuite dans la direction nord-est en ligne droite vers le poteau No. 40 sur un point élevé du Chul; de là dans la direction est-nord-est vers le poteau No. 41, placé sur une éminence à 12 milles environ au nord de Kila-Wali; plus loin elle suit la direction est-nord-est vers le poteau No. 42, placé sur une hauteur à 2 milles à l'ouest du Pakana-Shor et toujours dans la même direction jusqu'au poteau No. 43. A partir de ce poteau la frontière va dans la direction sud-est vers le poteau No. 44, placé sur le point le plus élevé de la ligne de partage des eaux des bassins de Kara-Bábá et du Kaissar, connue sous le nom de Bel-i-Parandas. Suivant cette ligne dans la direction nord, la frontière arrive au poteau No. 45, placé à 3 milles environ au sud-ouest du puits de Beshdara. Elle suit de là, dans la direction nord-est, un embranchement de la ligne de partage des eaux, et aboutit au poteau No. 46, placé à plus d'un mille près de distance au sud-ouest du puits de Beshdara. Elle suit de là, dans la direction est, irrégulièrement vers le poteau No. 47, placé à 4½ milles environ du point où la route de Khwaja-Gachai et Kassawa-Kala traverse le Shor-Egri. De là la frontière se dirige au nord-est par une ligne de partage des eaux secondaire vers le poteau No. 48, et suit la même ligne jusqu'au poteau No. 49, établi au point le plus élevé du partage des eaux au nord du Shor-Egri à environ 6 milles à l'ouest du confluent du Shor-Gandabulak et du Shor-Egri. De ce point la frontière va en ligne droite au nord-est, traversant le Shor-Gandabulak au poteau No. 50, placé sur une colline à double sommet faisant saillie sur la ligne de partage des eaux entre Shor-Gandabulak et Shor-Tara-Kui. En suivant la même direction elle arrive à Shor-Tara-Kui, où se trouve le poteau No. 51, placé près de la route de Jalaiour sur le Kaissar à Jalgun-Koudouk et Kara-Bábá. La frontière passe de là, dans la direction nord-est, au poteau No. 52 à un point distant d'un mille au nord du puits d'Alini. De ce poteau la frontière se dirige au nord-nord-est vers le poteau No. 54, croisant la route Daulatabad-Hazara-Koudouk, près du poteau No. 53. Le poteau No. 54 est placé sur le point le plus élevé d'un groupe de collines sablonneuses à 2 milles au nord du puits de Katar-Koudouk; de là la ligne-frontière court en inclinant légèrement au nord-nord-ouest sur une distance de 10 milles environ vers le poteau No. 55, placé sur un monticule à l'extré-

mité d'une chaîne de collines qui s'étend entre l'enfoncement de Kui-Sarai, et celui où se trouve le puits de Khwoja-Ahmad. De ce poteau la frontière va en ligne droite dans la direction nord, sur un parcours d'un mille et quart, vers le poteau No. 56, placé sur une élévation naturelle à quelques pieds au sud de la route reliant Jalanguir à Méruchak; de là au poteau No. 57, distant de 2¼ milles nord-nord-ouest, et placé au sommet des hauteurs servant de limite nord à l'enfoncement de Kui-Sarai. De ce point la frontière se dirige au nord-nord-est vers le poteau No. 58, placé sur un des monticules sablonneux des hauteurs qui commandent la plaine s'étendant à l'ouest d'Andkhoï; elle tourne ensuite legèrement plus à l'est vers le poteau No. 59, placé sur une colline sablonneuse peu élevé à 2¼ milles environ à l'est-sud-est des puits de Sari-Mat. Elle aboutit ensuite dans la direction nord-nord-ouest au poteau No. 60, placé entre les puits de Chichli et Gok-chah à un quart de mille environ à l'ouest des puits de Chichli. Laissant Gok-chah à la Russie, et Chichli à l'Afghanistan, la frontière court en ligne droite au poteau No. 61, placé à 300 pieds à l'est de la route qui mène d'Andkhoï à Sechanchi; elle arrive de là, suivant la même direction, au poteau No. 62, placé sur un monticule sablonneux bien en évidence, connu sous le nom de Madali-Koum; la ligne-frontière aboutit ensuite dans la direction est-nord-est au poteau No. 63, placé du côté nord d'Oikul—vallée de forme elliptique longue de 3,600 pieds—et au fond de laquelle se trouvent deux »kaks«, ou bassins, d'eau douce qui restent compris dans le territoire Afghan. Tournant ensuite dans la direction est-sud-est, la frontière rejoint en ligne droite le poteau No. 64, placé sur une colline sablonneuse connue sous le nom de Gichi-Kumi, et continue dans la direction nord-est jusqu'au poteau No. 65, placé sur la grande route reliant Andkhoï à Dugchi et Karki, à un point distant de 4½ milles au sud de Dugchi, et de 2¾ milles au nord de Sultan-Robat.

Inclosure 2 in No. 3.

Statement of Afghan Losses and Gains by present Settlement.

	Restored by Afghans.	Conceded by Russians.	Remarks.
Number of square miles of cultivation . . .	6¼	26¼	
Number of square miles of waste	818½*	707¾	* Of which only 14 culturable.
Number of wells in waste	1	19	
Population	Nil.	13,000	
Revenue	Nil.	L1,400	

Note. The point of frontier nearest to Herat in lands now restored by Afghans was, before the rectification, latitude 35° 19′. The point nearest to Herat in same lands since the rectification is 35° 9′; consequently, Russia is 11½ miles nearer Herat. There were no Russian outposts on the former frontier, and probably will be none on the new frontier, as the Russian troops have been withdrawn from Penjdeh and transferred to the Oxus in the direction of Khoja Saleh.

W. Ridgeway, Colonel.

No. 4.

Sir R. Morier to the Marquis of Salisbury. — (Received August 9.)

My Lord, St. Petersburgh, August 3, 1887.

I have the honour to inform your Lordship that M. de Giers and myself have this day exchanged the notes, of which I herewith transmit copies, recording the sanction of our respective Governments to the Protocol No. 4 of the 10th (22nd) July, signed by Sir West Ridgeway and M. Zinoview, respecting the delimitation of the north-west frontier of Afghanistan.

I have, &c.
R. B. D. Morier.

Inclosure 1 in No. 4.

M. de Giers to Sir R. Morier.

M. l'Ambassadeur, Le 22 Juillet (3 Août), 1887.

Les négociations au sujet du tracé de la frontière nord-ouest de l'Afghanistan, dont avaient été chargés le Conseiller Privé Zinoview et le Colonel Sir West Ridgeway, ayant abouti à un arrangement dont les dispositions ont été consignées dans un Protocole en date du 10 (22) Juillet, No. 4, signé par les deux Délégués, je me frais un devoir d'informer votre Excellence que le Protocole en question vient d'obtenir la sanction du Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur, mon auguste Maître.

Veuillez, &c.
Giers.

Inclosure 2 in No. 4.

Sir R. Morier to M. de Giers.

M. le Ministre, St. Petersburgh, Juli 22 (August 3), 1887.

In reply to your Excellency's note of this day's date, I have the honour, under instructions from Her Majesty's Principal Secretary of State for Foreign Affairs, to inform you that Her Majesty's Government have on their side sanctioned the Protocol No. 4 of the 10th (22nd) July, in which are recorded the details of the arrangement concluded by Colonel Sir West Ridgeway on behalf of Her Majesty's Government and Privy Councillor Zinoview on behalf of the Imperial Government, respecting the delimitation of the north-west frontier of Afghanistan.

I avail, &c.
R. B. D. Morier.

20.

GRÈCE, FRANCE.

Convention provisoire de commerce, signée à Athènes le 25 octobre/5 novembre 1886.

Mémorial Diplomatique, 1886 No. 49.

Le gouvernement de la République française et le gouvernement de Sa Majesté le roi des Hellènes, animés du même désir de consolider leurs liens d'amitié et de développer les rapports commerciaux entre les deux pays, se réservant à cet effet de poursuivre la négociation d'un traité complet et définitif de commerce, ont résolu de conclure, dès à présent, une convention provisoire et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. le comte de Montholon, envoyé extraordinaire et mintstre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi des Hellènes, officier de la Légion d'honneur, grand cordon de Saint-Grégoire et du Médjidié, etc., etc., Sa Majesté le roi des Hellènes, M. Etienne M. Dragoumis, son ministre des affaires étrangères,

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des stipulations suivantes:

Article 1er. Les citoyens, les navires et les marchands de chacun des deux pays jouiront dans l'autre des privilèges, immunités ou avantages quelconques accordés à la nation la plus favorisée. Toutefois ces dispositions ne concernent ni la pêche, ni la navigation de côte ou cabotage, auxquelles la législation respective des deux Etats reste applicable.

Article 2. A l'entrée en France, toutes les marchandises grecques bénéficieront des franchises ou réductions de tarif qui sont actuellement ou seront à l'avenir accordées par les traités ou par l'usage à la nation étrangère la plus favorisée.

Article 3. A l'entrée en Grèce les vins (nos 144 du tarif hellénique de 1884), les dentelles et blondes et autres articles compris dans le n° 190 de ce même tarif, les articles de parfumerie (n° 90), les chapeaux (hauts de forme) (n° 210), les velours et peluches (n° 193) d'origine française, bénéficieront d'une reduction de 50 0/0 sur les taxes inscrites dans le tarif général de 1884. Ces produits jouiront d'ailleurs, ainsi que tous les autres articles de provenance francaise, des franchises et des réductions qui sont ou seront accordées en Grèce aux nations étrangères les plus favorisées par les traités ou par l'usage.

Article 4. Le gouvernement de la République française s'engage à ne pas relever, pendant la durée du présent acte, les droits d'entrée auxquels sont actuellement soumis en France les raisins secs ou autres de provenance grecque.

Article 5. Les ressortissants de chacun des deux Etats seront exempts dans l'autre de tout service militaire, de toutes réquisions et contributions extraordinaires qui seraient établies par suite de circonstances exception-

nelles, en tant que ces contributions ne seraient pas imposées sur la propriété foncière.

Article 6. Les deux parties contractantes se réservent respectivement a faculté de dénoncer à toute époque la présente convention en se prévenant un an à l'avance.

Article 7. La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Athènes dès que les formalités prescrites par les lois constitutionnelles des Etats contractants auront été accomplies et au plus tard le 1re/13 avril 1887.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé leur cachet.

Fait à Athènes en double exemplaire le 25 octobre/5 novembre 1886.

Comte de Montholon. *Dragoumis.*

21.

GRÈCE, AUTRICHE-HONGRIE.

Convention provisoire destinée à régler les relations commerciales, signée à Athènes le $\frac{30 \text{ mars}}{11 \text{ avril}}$ 1887,

Österreichisches Reichsgesetzblatt 1887, No. 95.

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc., et Roi Apostolique de Hongrie, et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Hellènes, animés du même désir de consolider leurs liens d'amitié et de développer les rapports commerciaux entre les deux pays, se réservant à cet effet de poursuivre la négociation d'un Traité complet et définitif de commerce, ont résolu de conclure dès à présent une Convention provisoire et ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc. etc., et Roi Apostolique de Hongrie:

Monsieur le Baron de Trauttenberg, Son Chambellan, Envoyé Ex-

Die Regierung Seiner Majestät des Kaisers von Oesterreich, Königs von Böhmen etc. etc. und Apostolischen Königs von Ungarn, und die Regierung Seiner Majestät des Königs der Hellenen, von dem gleichen Wunsche beseelt, ihre Freundschaftsbande zu befestigen und die Handelsbeziehungen zwischen den beiden Ländern zu entwickeln, haben unter dem Vorbehalte, zu diesem Zwecke die Verhandlung eines vollständigen und definitiven Handelsvertrages fortzusetzen, beschlossen, schon jetzt eine provisorische Convention zu vereinbaren, und haben zu Ihren Bevollmächtigten ernannt, nämlich:

Seine Majestät der Kaiser von Oesterreich, König von Böhmen etc. etc. und Apostolischer König von Ungarn:

den Freiherrn von Trauttenberg, Seinen Kämmerer, ausser-

traordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Hellènes, Chevalier de la Couronne de Fer de II Classe;

Sa Majesté le Roi des Hellènes:

Monsieur E. N. Dragoumis, Son Ministre des affaires étrangères,

lesquels après s'être communiqué leurs pleins-pouvoirs trouvés en bonne et due forme sont convenus des stipulations suivantes:

Article I.

Les sujets, les navires et les marchandises de chacune des deux Hautes Parties contractantes jouiront dans les territoires de l'autre des privilèges, immunités, ou avantages quelconques accordés à la nation la plus favorisée. Toutefois, ces dispositions ne concernent point la pêche ni la navigation de côte ou cabotage, auxquelles la législation respective des deux Etats reste applicable.

Article II.

Tous les objets provenant de l'Autriche-Hongrie, qui seront importés dans la Grèce, et tous les objets provenant de la Grèce qui seront importés dans la Monarchie austro-hongroise, destinés soit à la consommation, soit à l'entreposage, soit à la réexportation, soit au transit, seront soumis, pendant la durée de cette Convention, au même traitement et nommément ne seront passibles de droits ni plus élevés ni autres que les produits ou marchandises de la nation la plus favorirée sous ce rapport.

ordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei Seiner Majestät dem Könige der Hellenen, Ritter des Ordens eisernen Krone II. Classe;

Seine Majestät der König der Hellenen:

den Herrn E. N. Dragoumis, Seinen Minister der auswärtigen Angelegenheiten,

welche nach Mittheilung ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten nachstehende Vereinbarungen getroffen haben:

Artikel I.

Die Staatsangehörigen, Schiffe und Waaren jedes der beiden hohen vertragenden Theile sollen in den Gebieten des anderen die Privilegien, Immunitäten oder Begünstigungen jeder Art geniessen, welche der meistbegünstigten Nation eingeräumt sind. Diese Bestimmungen erstrecken sich jedoch weder auf den Fischfang, noch auf die Küstenschiffahrt oder Cabotage, rücksichtiich welcher die diesfällige Gesetzgebung der beiden Staaten anwendbar bleibt.

Artikel II.

Alle Gegenstände österreichisch-ungarischer Herkunft, welche nach Griechenland eingeführt werden, und alle Gegenstände griechischer Herkunft, welche in die österreichisch-ungarische Monarchie eingeführt werden, gleichviel ob dieselben zum Verbrauche, zur Einlagerung, zur Wiederausfuhr oder zur Durchfuhr bestimmt sind, werden während der Dauer dieser Convention derselben Behandlung unterliegen und namentlich weder höhere noch andere Abgaben entrichten als die Erzeugnisse oder Waaren der in dieser Hinsicht meistbegünstigten Nation.

À l'exportation pour la Grèce il ne sera perçu en Autriche-Hongrie, et à l'exportation pour l'Autriche-Hongrie il ne sera perçu en Grèce d'autres ni de plus hauts droits de sortie qu'a l'exportation des mêmes objets pour le pays le plus favorisé à cet égard.

Chacune des deux Hautes Parties contractantes s'engage donc à faire profiter l'autre immédiatement et sans compensation, de toute faveur, de tous priviléges ou abaissements de droits qu'elle a déjà accordés ou pourrait accorder par la suite sous les rapports mentionnés à une tierce Puissance par des Traités similaires.

Les marchandises de toute nature venant des territoires de l'une des Hautes Parties contractrantes ou y allant, seront excemptes, dans les territoires de l'autre, de tout droit de transit.

Le traitement de la nation la plus favorisée est réciproquement garanti à chacune des Parties contractantes pour tout ce qui concerne le transit.

Le principe du traitement le plus favorisé ne s'applique pas:

a) aux faveurs actuellement accordées ou qui pourraient être accordées ultérieurement à des Etats limitrophes pour faciliter le commerce des frontières ainsi qu'aux réductions ou franchises de droits de douance accordées seulement pour certaines frontières déterminées ou aux habitants de certains districts;

b) aux obligations imposées à une des deux Hautes Parties contractantes par des engagements d'une union douanière con-

Bei der Ausfuhr nach Griechenland werden in Oesterreich-Ungarn, und bei der Ausfuhr nach Oesterreich-Ungarn werden in Griechenland keine anderen noch höheren Ausgangszölle erhoben werden, als bei der Ausfuhr derselben Gegenstände nach dem in dieser Beziehung meitstbegünstigten Lande.

Jeder der beiden hohen vertragenden Theile verpflichtet sich demnach, den anderen sofort und ohne Entgelt an allen Begünstigungen, Privilegien oder Zollermässigungen theilnehmen zu lassen, welche er in den erwähnten Beziehungen einer dritten Macht durch ähnliche Verträge bereits eingeräumt hat oder in Folge einräumen könnte.

Die aus den Gebieten eines der hohen vertragenden Theile kommenden oder dahin gehenden Waaren aller Art werden in den Gebieten des anderen von jedem Durchfuhrzolle frei sein.

Die Behandlung auf dem Fusse der meistbegünstigten Nation ist jedem der vertragenden Theile in allem, was sich auf die Durchfuhr bezieht, gegenseitig zugesichert.

Der Grundsatz der Meistbegünstigung findet keine Anwendung:

a) auf solche Begünstigungen, welche zur Erleichterung des Grenzverkehrs benachbarten Staaten gegenwärtig zugestanden sind oder künftig zugestanden werden könnten, sowie auf jene Zollermässigungen oder Zollbefreiungen, welche nur für gewisse Grenzen oder für die Bewohner bestimmter Gebietstheile Geltung haben;

b) auf diejenigen Verpflichtungen, welche einem der vertragenden Theile durch eine schon bestehende oder etwa künftig ein-

tractés déjà ou qui pourraient être contractés à l'avenir.

Article III.

Les ressortissants de chacune des deux Hautes Parties contractantes seront exempts dans les territoires de l'autre de tout service militaire, de toutes réquisitions et contributions extraordinaires qui seraient établies par suite de circonstances exceptionnelles en tant que ces contributions ne seraient pas imposées sur la propriété foncière.

Article IV.

Les deux Hautes Parties contractantes se réservent respectivement la faculté de dénoncer à toute époque la présente Convention en se prévenant un an à l'avance.

Article V.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Athènes, le plus tôt possible, dès que les formalités prescrites par les lois constitutionnelles des deux Parties contractantes, auront été accomplies.

En foi de quoi les Plenipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Athènes en double exemplaire le 30 mars/11 avril mil huit cent quatre-vingt-sept.

Trauttenberg m. p.
E. Dragoumis m. p.

zugehende Zolleinigung auferlegt würden.

Artikel III.

Die Staatsangehörigen jedes der beiden hohen vertragenden Theile werden in den Gebieten des anderen von jeder Militärdienstpflicht, von allen ausserordenlichen Requisitionen und Abgaben, welche infolge ausnahmsweiser Umstände eingehoben werden würden, insoferne befreit sein, als diese Abgaben nicht vom Grundeigenthume zu tragen sein würden.

Artikel IV.

Die beiden hohen vertragenden Theile behalten sich wechselseitig die Berechtigung vor, die gegenwärtige Convention jederzeit nach vorausgegangener einjähriger Kündigung ausser Kraft zu setzen.

Artikel V.

Die gegenwärtige Convention soll ratificirt und die Ratificationsurkunden sollen sobald als möglich in Athen ausgewechselt werden, nachdem die durch die Verfassungsgesetze der beiden vertragenden Theile vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sein werden.

Urkund dessen haben die beiderseitigen Bevollmächtigten die gegenwärtige Convention unterzeichnet und ihre Siegel beigedrückt.

So geschehen zu Athen in doppelter Ausfertigung am $\frac{\text{30. März}}{\text{11. April}}$ 1887.

Trauttenberg m. p.
E. Dragoumis m. p.

22.

GRÈCE, ALLEMAGNE, AUTRICHE, GRANDE-BRETAGNE, ITALIE, RUSSIE.

Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce; 26 avril 1886 — 6 mai 1886.

Parl. Papers (c. — 4731/4732)

No. 1.

Collective Note presented to the Greek Government by the Representatives of Austria-Hungary, Germany, Great Britain, Italy, and Russia, April 26, 1886.

Les Soussignés, Envoyés Extraordinaires et Ministres Plénipotentiaires d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, et de la Grande-Bretagne, et M. le Chargé d'Affaires de Russie, ont l'honneur d'accuser réception à son Excellence M. Delannyi, Président du Conseil et Ministre des Affaires Étrangères, de sa note identique en date de ce jour*).

Le contenu de cette note ne répondant pas aux instructions qu'ils tiennent de leurs Gouvernements respectifs, les Soussignés, se conformant aux ordres qu'ils ont reçus, ont l'honneur de faire au Cabinet d'Athènes la déclaration suivante: —

»Les préparatifs militaires que la Grèce persiste à continuer malgré les instances solennelles et réitérées des Puissances, pèsent gravement sur une nation voisine et amie et constituent aujourd'hui le seul danger qui menace la paix de l'Europe.

»Tous les moyens de conciliation auxquels les Puissances ont eu recours pour amener la Grèce à se conformer aux vœux pacifiques de l'Europe ayant échoué, les Gouvernements susmentionnés se trouvent dans la nécessité de fixer un terme à cet état de choses.

»En conséquence, les Soussignés, par ordre de leurs Gouvernements respectifs, invitent le Cabinet d'Athènes à mettre les forces Helléniques de terre et de mer sur le pied de paix dans le plus bref délai et à leur donner l'assurance, dans le courant d'une semaine à dater de la présente déclaration, que des ordres conformes ont été promulgués.

»Si, à l'expiration de ce terme, les Soussignés ne recevaient pas une réponse, ou dans le cas ou la réponse ne serait pas satisfaisante, la responsabilité des conséquences qu'entraînerait ce refus retomberait tout entière sur le Gouvernement Grec.«

Les Soussignés profitent, &c.

Curtopassi.
Brincken.
Trauttenberg.
Horace Rumbold.
J. Bakhméteff.

*) Sec foot-note on next page for this note.

No. 2.

Reply of M. Delyanni to the Collective Note of April 26, 1886.

Athènes, ce 17 (29) Avril, 1886.

Le Soussigné, Président du Conseil, Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi, a l'honneur d'accuser réception de la note collective que leurs Excellences les Envoyés Extraordinaires et Ministres Plénipotentiaires d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, et de la Grande-Bretagne, et M. le Chargé d'Affaires de la Russie, ont bien voulu lui communniquer le 14 (26) Avril.

Le Gouvernement du Roi en se référant à sa note identique du 14 (26), adressée à leurs Excellences et à M. le Chargé d'Affaires de Russie avant la remise de leur note collective du même jour, croit devoir ajouter l'explication suivante: Le Gouvernement Royal, ayant adhéré aux conseils de la France, d'après la note identique précitée, adressée à leurs Excellences et à M. le Chargé d'Affaires de Russie, avant la remise de la note collective du 14 (26) Aril*), a donné par cette adhésion l'assurance so-

---

*) M. Delyanni to Sir H. Rumbold.

M. le Ministre, Athènes, le 14 (26) Avril, 1886.

J'ai l'honneur de vous envoyer ci-jointes une copie de la communication qui m'a été remise le 11 (23) Avril par M. l'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République Française, de la part de son Excellence M. de Freycinet, ainsi qu'une copie de ma lettre à M. le Comte de Moüy en date d'hier.

Veuillez, &c.

Théodore P. Délyanni.

Inclosure 1.

M. de Freycinet to Comte de Moüy.

(Télégraphique.) Paris, le 22 Avril, 1886.

La France a donné à la Grèce des marques non équivoques de son amitié. Dans ces derniers temps, elle lui a adressé à diverses reprises des conseils dictés par la plus sincère sympathie. Aujourd'hui, sous l'influence du même sentiment, elle croit devoir lui faire entendre un solennel avertissement.

L'attitude actuelle de la nation Grecque l'expose aux plus graves périls. En y persistant, elle court au-devant d'une catastrophe ou d'une humilation. Sans vouloir préjuger les résolutions d'Europe, nous sommes certains qu'elle opposera une barrière aux entreprises que la Grèce pourrait former contre la Turquie. Bientôt sans doute les Puissances notifieront cette volonté au Cabinet Hellénique et le mettra en demeure de renoncer à ses armements. A ce moment quelle sera sa situation? Ne sera-t-il pas obligé, un peu plus tôt ou un peu plus tard, d'obtempérer à cette injonction? Nous voudrions éviter cette pénible extrémité à la Grèce. C'est pourquoi nous venons dire à son Gouvernement: —

»Rendez-vous à l'évidence. Ecoutez la voix d'une Puissance amie. Suivez des conseils qui n'ont rien de blessant pour votre amour-propre. Prenez, pendant qu'il en est temps encore, une initiative dont vous êtes les maîtres et dont vous aurez tout le mérite.«

Nous ajouterons que si des jours plus favorables doivent luire pour la Grèce, son Gouvernement les préparera par cette attitude prévoyante dont l'Europe entière lui saura gré. Nous-mêmes, nous n'oublierons pas qu'en déférant à nos vœux, la Grèce nous aura épargné le chagrin de nous associer à des démarches

lennelle que la Grèce ne troublera pas la paix, conformément aux désirs des Grandes Puissances.

Une grande conséquence de cette adhésion est que la Grèce ne gardera pas sous les drapeaux l'effectif actuel de l'armée. Par conséquent, son Gouvernement procédera à la réduction graduelle de cet effectif dans le délai imposé par la prudence indispensable à une pareille opération.

A la suite de ces explications le Gouvernement Royal aime à espérer que la note collective du 14 (26) Avril sera considérée comme étant sans objet.

Le Président du Conseil, Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi, a eu l'honneur d'envoyer un exemplaire identique de la présente note à leurs Excellences les Envoyés Extraordinaires et Ministres Plénipotentiaires d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, et de la Grande-Bretagne, et à M. le Chargé d'Affaires de Russie.

Th. P. Delyanni.

No. 3.

Collective Note presented to the Greek Government by the Representatives of Austria-Hungary, Germany, Great Britain, Italy and Russia, May 6, 1886.

Les Soussignés, Envoyés Extraordinaires et Ministres Plénipotentiaires d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, et de la Grande-Bretagne, et le Chargé d'Affaires de Russie, sont chargés par leurs Gouvernements respectifs d'accuser réception à son Excellence M. Delyanni, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires Étrangères de la note qu'il leur a fait l'honneur de leur adresser en date du 17 (29) Avril, et faire savoir à son Excellence que, tout en prenant acte des assurances pacifiques du Cabinet d'Athènes, ces assurances ne paraissent pas à leurs Gouvernements suffisamment précises pour atteindre le but désiré. Les Soussignés ont en conséquence reçu l'ordre d'inviter son Excellence M. Delyanni à leur donner des explications plus nettes dans le courant de la journée.

Les Soussignés saisissent, &c. (Suivent les signatures.)

Athènes, le 6 Mai, 1886.

---

d'un tout autre caractère, auquel notre constant souci de la paix générale nous interdit de refuser notre concours.

Inclosure 2.

M. Delyanni to Comte Moüy.

Mon cher Comte, Athènes, le 13 (25) Avril, 1886.

Je m'empresse de porter à votre connaissance que le Gouvernement Royal a décidé à adhérer aux conseils du Gouvernement de la République Française.

Je me réserve de vous adresser une communication officielle de cette décision, en réponse au télégramme de son Excellence M. de Freycinet, aussitôt après l'arrivée à Athènes de M. le Ministre de la Guerre, qui est, comme vous le savez, en Thessalie, et qui sera de retour Mardi prochain.

Veuillez, &c.

Th. P. Delyanni.

No. 4.

Reply of M. Delyanni to the Collective Note of May 6, 1886.

Athènes, le 24 Avril (6 Mai), 1886.

Le Soussigné, Président du Conseil des Ministres et Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi des Hellènes, a l'honneur d'accuser réception à leurs Excellences les Envoyés Extraordinaires et Ministres Plénipotentiaires d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, et de la Grande-Bretagne, et à M. le Chargé d'Affaires de Russie, de la note qu'ils lui ont fait l'honneur de lui adresser en date du 24 Avril (6 Mai), par laquelle ils lui font savoir que tout en prenant acte des assurances pacifiques du Cabinet d'Athènes, ces assurances ne paraissent pas à leurs Gouvernements suffisamment précises pour atteindre le but désiré, et qu'en conséquence leurs Excellences ont reçu l'ordre d'inviter le Président du Conseil des Ministres et Ministre des Affaires Étrangères à leur donner des explications plus nettes dans le courant de la journée. Le Gouvernement Royal ayant déjà expliqué la conséquence de la modification de sa politique par sa note identique du 17 (29) Avril à leurs Excellences les Envoyés Extraordinaires et Ministres Plénipotentiaires d'Italie, d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, et de la Grande-Bretagne, et M. le Chargé d'Affaires de Russie, regrette que ses explications aient été considérées comme insuffisantes; mais il ne peut que se référer à sa note précitée. Le Président du Conseil des Ministres et Ministre des Affaires Étrangères de Sa Majesté le Roi des Hellènes a eu l'honneur d'envoyer un exemplaire indentique de la présente note à leurs Excellences, &c.

Le Soussigné saisit, &c.

Th. P. Delyanni.

No. 5.

Collective Note presented to the Greek Government by the Representatives of Austria-Hungary, Germany, Great Britain, Italy and Russia, May 8, 1886.

Les Soussignés, Représentants d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, de la Grande-Bretagne, d'Italie, et de Russie, sont chargés par leurs Gouvernements respectifs d'adresser au Cabinet d'Athènes la communication suivante: —

La réponse du Cabinet d'Athènes à la note collective du 26 Avril n'étant pas de nature à donner satisfaction aux Puissances, les Gouvernements précités ont donné l'ordre aux Commandants de leurs escadres réunies d'établir un blocus des côtes de la Grèce contre tout navire sous pavillon grec.

Ce blocus deviendra effectif à partir de la date de la présente déclaration et s'étendra depuis le Cap Malea jusqu'au Cap Colonna et de là jusqu'à la frontière septentrionale de Grèce en comprenant l'Ile d'Eubée. Elle comprendra aussi sur la côte occidentale l'entrée du Golfe de Corinthe.

Tout navire sous pavillon Grec qui tenderait de violer ce blocus s'exposerait à être détenu.

Athènes, le 8 Mai, 1886. (Suivent les signatures.)

No. 6.

Circular Despatch to Her Majesty's Representatives abroad respecting the Affairs of Greece.

The Earl of Roseberry to Her Majesty's Representatives abroad.

My Lord,

Sir, Foreign Office, May 6, 1886.

Her Majesty's Government have learnt with deep regret that the efforts which have been made by them, in conjunction with the other Great Powers, to obtain explicit assurances of an immediate reduction of the armaments of Greece have not as yet been successful.

It is not necessary that I should dwell upon the sympathy for Greece and the interest in her welfare which have constantly been felt in this country, and which have found their expression in the policy pursued by successive Administrations. The British Government were the first to propose that Greece should be represented at the Congress of Berlin in 1878, they gave a willing assent to the Resolution brought forward in the Congress by the French and Italian Plenipotentiaries in favour of a rectification of the Greek frontier, and they were active in urging and supporting the claims of Greece in the arduous negotiations which terminated in the acquisition in 1881, by the Hellenic Kingdom, on the mediation of the Powers, of the rich Province of Thessaly.

The British Government frankly avowed at the time that the settlement which was arrived at in those negotiations was not quite so favourable to Greece as they could have wished. But it gave her a large and valuable accession of territory, with a population, on the whole, well affected to her rule. It was the best solution that could be obtained without a struggle which was certain to be exhausting to both the contending parties, and of which the issue could not be otherwise than hazardous to Greece. Great Britain joined, therefore, with the other Powers in pressing its acceptance upon the Hellenic Government. That Government, in reply, stated that Greece desired peace, and was grateful to Europe for its efforts in favour of a pacific solution of the question. They recommended to the justice and consideration of the Great Powers the populations of Hellenic race left outside the new frontiers, and they intimated their acceptance of the territories assigned to them without further demur or condition.

Great Britain and the other Mediating Powers there upon urged the Porte to adhere definitively, and without delay, to the proposed arrangement. It was embodied in the Convention between the Great Powers and Turkey of the 24th May, 1881, as the result of the mediation contemplated by Article XXIV of the Treaty of Berlin, and as intended to give a definitive solution to the question. It was further recorded in a Convention between Turkey and Greece.

In these negotiations the British Government took a prominent and responsible part.

Her Majesty's Government have been unable to perceive any justification in subsequent events for reopening the question, or for casting doubt on the validity of these solemn and recent engagements.

When, in September last, the population of Eastern Roumelia declared itself with singular unanimity in favour of union with the Principality of Bulgaria, the efforts of the Great Powers were directed to the maintenance of European peace, and to the preservation, in its spirit and essence, of the settlement arrived at under the negotiations contemplated by the Treaty of Berlin.

They were, indeed, unable to prevent the outbreak of a contest between Servia and Bulgaria, in spite of their earnest remonstrances; a contest in which the attacking party proved unsuccessful, and did not receive, as, indeed, it could not except, any sympathy from other countries.

That war has happily been brought to a close without spreading further, and an arrangement has been come to for the future government of Eastern Roumelia, after careful discussion between the Great Powers and the Porte, which, while maintaining with strictness the stipulations of the Treaty of Berlin, promises to be acceptable to the inhabitants, and to secure their future tranquillity and well-being.

It is unnecessary here to examine whether the close relations between that province and the Principality of Bulgaria can be deemed indirectly antagonistic to designs of Greek aggrandizement in the distant future; but Her Majesty's Government entirely deny that the new arrangemeut can be held to involve any danger to the sceurity of Greece herself, or to the prosperity of the other populations of Hellenic race.

But if such a danger existed, the policy which Greece has pursued is certainly not of a nature to avert it. Her natural condition demands a long period of peace devoted to the development of her resources and the consolidation of her institutions. By displaying in the East the spectacle of a well-ordered State pursuing the path of material and Constitutional progress, with light taxation and diminishing debt, she would have attracted the active sympathy of the Powers, ever ready to welcome any promise of stability and order in that region.

But her course on this occasion has encouraged her enemies and disheartened her friends. In a paroxysm of irritation at the possible enlargement of a neighbouring and friendly Christian State, she has rushed to arms and made herself not the calming and exemplary, but the menacing, element in the condition of the East. At a ruinous sacrifice she has raised an army wholly disproportionate to her population an the one hand, and on the other wholly inadequate to cope with the largely superior forces of an Empire whose soldiers have a traditional reputation, an Empire with wich she is at peace, and which has offered her no imaginable cause of offence. This she has done in the face of repeated remonstrances from all the Powers who have taken a friendly interest in her cause, and who have warned her of the risks which she is incurring, and of the absence of all justification for such a policy. Her attitude is imposing upon the Porte immense sacrifices in the maintenance of armies designed to

meet and overcome a possible Greek attack. The agriculture of Turkey is in many places almost at a standstill from the drain on the population caused by the maintenance of this defensive army. The financial position of the Ottoman Empire cannot but be exceedingly grave. The state of things produced by the Greek Government is no less exhausting to that Empire than to Greece.

It cannot be expected that the Turkish Government should consent to remain for an indefinite period in this condition of armed expectation. They have on several occasions addressed the Governments of the Great Powers on the subject, and had it not been for the strenuous appeals of those Powers to the Porte to maintain a pacific and conciliatory attitude, matters would long before this have been brought to a crisis by the presentation of a direct demand on the part of Turkey for Greek disarmament. It has been to save the Hellenic Government from this contingency, to maintain the faith of European engagements, and to avert the risk of a war, the consequences of which, however incalculable in other directions, could not fail to be calamitous to Greece, that the friendly pressure of Her Majesty's Government and the other Powers has been exercised.

The course they have pursued has not been hasty, and has abounded in consideration for the susceptibilities of the Hellenic Government.

On the 9th October last a verbal communication was made in identical terms by the Representatives of the Great Powers at Athens, urging upon the Hellenic Cabinet the necessity of prudence and moderation, and pointing out the dangers to which Greece was exposing herself by her military preparations.

On the 22nd of the same month the same Representatives addressed to M. Delyanni a collective note, inclosing a copy of the Declaration agreed upon by the Representatives of the Powers at Constantinople, and urging the Greek Government to refrain from any steps culculated to compromise the general peace.

To these communications M. Delyanni replied by statements that the movement at Philippopoli had disturbed the settlement effected by the Treaty of Berlin, and had rendered necessary fresh arrangements for the protection of the Greek nationality.

On the 11th January the Representatives presented a collective note inviting the Greek Government to disarm simultaneously with Servia and Bulgaria, and informing them that the Porte would in that case also demobilize its forces.

To this M. Delyanni replied by a refusal.

On the 25th January, after a friendly warning from Her Majesty's Government, which was again unsuccessful, the Representatives delivered a collective note stating that, in the absence of any just ground for war on the part of Greece against Turkey, and in view of the injury which would be caused by it to the commerce of other nations, a naval attack by Greece on Turkey would not be permitted.

M. Delyanni replied by a protest against any interference with the liberty of action of the Greek naval forces.

No modification took place in the attitude of the Greek Government, nor was there any relaxation in the progress of their military preparations.

A Decree was issued on the 26th March calling out two more classes of the reserves.

On the 13th April the Representatives communicated to M. Delyanni the conclusion of the arrangement with regard to Eastern Roumelia, with the expression of a hope that Greece would comply with the unanimous wish of Europe for the maintenance of peace.

M. Delyanni answered on the 17th that Greece had hitherto done nothing to disturb the general peace, but that the Hellenic Government could not give up the desire to obtain the frontier indicated by the Conference of Berlin.

At the same time negotiations were reported to be in progress for the raising of a fresh loan of 90,000,000 fr.; it was stated that the troops quartered at Athens were about to be dispatched to the Thessalian frontier, and intelligence was received of a skirmish, fortunately of no importance, having occurred between the Turkish and Greek forces.

Under these circumstances, Her Majesty's Government, who with the other Powers had recently received an earnest appeal from the Turkish Government to procure the disarmament of Greece, instructed Her Majesty's Minister at Athens to join with the Representatives of Germany, Austria-Hungary, Italy, and Russia in the presentation of a collective note calling upon the Greek Government to place the Hellenic forces on a peace footing without delay, and to give assurances within eight days that orders had been issued to that effect.

Before this instruction had been acted upon the French Minister at Athens communicated to M. Delyanni a telegram from M. de Freycinet strongly urging the Greek Government to comply with the wishes of the Powers. M. Delyanni replied in a private note stating that the Greek Government had decided to adhere to the advice of the French Government, and that he reserved to himself to make an official communication to that effect on the arrival of the Minister of War from Thessaly on Tuesday, the 27th.

Copies of this letter and of M. de Freycinet's telegram were sent by M. Delyanni to each of the other Representatives, who were unanimously of opinion that the assurances thus given were not of a nature to enable them to defer acting on their instructions. Their proceedings were approved by their respective Governments.

The collective note was therefore presented on the 26th ultimo. The reply of M. Delyanni, dated the 26th, referred to the letter which he had addressed to the French Minister on the 25th, and which he had already communicated to the Representatives. M. Delyanni added that the Hellenic Government, having adhered to the advice of France, had thereby given a solemn assurance that Greece, in compliance with the wishes of the Great Powers, would not disturb the peace; that a principal consequence

of this adhesion was that Greece would not keep under the flag the actual effective strength of the army, and that, consequently, her Government would proceed to the gradual reduction of that effective strength in the period dictated by the prudence indispensable for such an operation.

Her Majesty's Government have no wish, in a matter of such gravity, to lay stress upon questions of form. They would have been very willing to have overlooked or to have regarded as unintentional any apparent want of courtesy or frankness in replying to a collective request for direct and formal assurances by a reference to an answer perviously given to the Representative of another country to the effect that Greece had accepted the advice given by his Government, without any explicit statement of the meaning to be attached to that phrase. Nor would it perhaps be wise to attach too much importance to the reported utterances and Circulars of the Greek Minister which were calculated to remove any peaceful impression that his note might have afforded. But, putting aside any such objections, it is clear on examination that this reply does not in substance contain a sufficient answer to the collective note of the 26th April, and that the assurances given in it are too vague to justify the Powers in advising Turkey to disarm. The Turkisch and Greek armies would consequently be left face to face on the frontier for an indefinite period, with the constant risk of a collision. In fact, the answer leaves the present perilous situation unchanged and unmodified.

It has therefore been unanimously recognized by the Governments who joined in the cellective note that the reply cannot be accepted as satisfactory. A suggestion was made by me that the Greek Government should, of their own accord, supplement it by written explanations of a definite character as to the progress of disarmament, which I would have endeavoured to induce the other Governments to accept as sufficient, and to keep secret, if so desired, for a short period. M. Delyanni, however, refused to avail himself of this opportunity. He contends, as I understand, that the collective note of the 26th restrains the hitherto uncontrolled liberty of action of the Greek Government, which therefore cannot disarm; and, further, that a small State cannot yield to pressure, as a Great Power might, without loss of dignity. To this it is sufficient to reply that the Greek Government has not enjoyed liberty of action, in that sense, since the note of the 25th January; and that no doctrine can be conceived more fatal to those principles of self-respect and moral equality which form the basis of international relations than the theory that a small State has not the same freedom to act rightly and do its duty, nay, even to acknowledge itself in the wrong, that is enjoyed by a great Power.

Under these circumstances, the Representatives have been instructed to address a further note to M. Delyanni, taking note of the peaceful assurances of the Greek Government, but stating that these are not sufficiently precise to effect the objects in view, and asking for further explanations.

If no satisfactory answer should be received to this last communication, it will become necessary for Her Majesty's Government to consider with the other Powers with whom they are acting the means of exercising material pressure upon the Hellenic Government to induce compliance with their reasonable demands. Her Majesty's Government believe that in the employment of such measures they are adopting a course more friendly and favourable to Greece than that of leaving her to face single-handed a conflict with Turkey. But whether this be so or not, the first duty of Her Majesty's Government is to co-operate with the other European Powers for the maintenance of the general peace. The welfare of Greece and of the Hellenic races outside her frontier has not ceased to be the object of that friendly solicitude of which this country has given so many proofs: but they feel bound, for that very reason, to oppose a policy of unjust aggression, not less unjustifiable because pursued by a small State, which threatens disaster to Greece and a wanton disturbance of European peace.

I am, &c.
Rosebery.

23.

HAWAÏ, SAMOA.

Confédération entre les deux Etats, signée le $\frac{\text{17 février}}{\text{27 mars}}$ 1887.

Mémorial Diplomatique 1887 No. 33.

I.

En vertu des pouvoirs qui me sont conférés et re connus, comme roi des îles Samoa, par mon peuple et par les trois grandes puissances d'Amérique, d'Angleterre et d'Allemagne, d'accord avec mon gouvernement et avec le consentement des »Taimua« et des »Faipule«, représentant les pouvoirs législatifs de mon royaume.

Nous offrons librement et acceptons volontairement d'entrer dans une confédération politique avec S. M. Kalakaua, roi des îles Sandwich, et donnons ce gage solennel que nous nous conformerons à toutes les mesures qui pourraient être prises par le roi Kalakaua, et qui seront agréées mutuellement pour le bien de la confédération politique et pour qu'elle soit maintenue pour le présent et l'avenir.

Fait et signé de notre main et scellé de notre sceau le 17 février 1887.

Malietoa.
roi des Samoa.

II.

Kalakaua, par la grâce de Dieu, roi des îles Sandwich, à tous présents et à venir, salut!

Attendu que le 17 février dernier Sa Majesté Malietoa, roi des îles Samoa, s'est lié par un traité pour former une confédération politique avec mon royaume, le dit traité a été en même temps approuvé par les »Taimua« et les »Faipule« de Samoa et accepté en notre nom par notre ministre plénipotentiaire, l'honorable John E. Bush, actuellement accrédité, ayant lu et pris en considération le dit traité.

Nous, par ces présentes, approuvons, acceptons, confirmons et ratifions le dit traité pour nous-même, nos héritiers et nos successeurs.

Nous acceptons les obligations que S. M. Malietoa a prises envers les puissances étrangères, et, pour celles d'entre elles avec lesquelles il n'en aurait pas contracté.

Nous engageons et promettons sur notre parole royale d'entrer dans une confédération politique avec Sa Majesté le roi Malietoa et de nous conformer aux mesures qui seront agréées entre nous pour la formation de la dite confédération.

Pour les plus grands témoignages et validité de la présente convention,

Nous l'avons scellée de notre grand sceau et l'avons signée de notre propre main.

Donné en notre palais de Tolani, ce jour, 27 mars de l'an de grâce 1887 et le quatorzième de notre règne.

Kalakaua.

24.

HAÏTI, ETATS UNIS D'AMÉRIQUE.

Protocole additionnel de la Convention faite dans le but de prolonger jusqu'au 28 Juillet 1883 le terme prévu par le Protocole de Convention signé à Washington pour la soumission à un arbitrage des réclamations dites Lazare et Pelletier; signé le 20 mars 1885.

Congress Papers 6522.

Attendu que le Gouvernement des États-Unis a exprimé au Gouvernement Haïtien la persuasion que la décision de l'Arbitre nommé en vertu du protocole d'accord signé à Washington, le 28 Mai 1884, pour l'examen des dites réclamations, ne pourra pas être rendue au 28 Mai prochain, conformément aux prescriptions de l'Art. V. du dit protocole;

Whereas the Government of the United Staates has expressed to the Haytian Government the belief that the decision of the Arbitrator named in virtue of the Protocol of agreement, signed at Washington, the 28 May 1884, for the consideration of the said claims cannot be rendered the 28 May next, conformably to the provisions of Article V. of the said Protocol;

Attendu qu'un nouveau délai est ainsi reconnu nécessaire pour favoriser la décision arbitrale;

Attendu que le Gouvernement des États-Unis ayant proposé le 28 Juillet de la présente année comme terme final, le Gouvernement Haïtien, de son côté, accepte la date du 28 Juillet 1885 comme dernier délai pour l'examen des réclamations Lazare et Pelletier.

Pour ces causes et motifs:

Les soussignés, John Mercer Langston, Ministre-Résident des États-Unis d'Amérique en Haïti, et Brenor Prophète, Général de Division, Secrétaire d'État de la Guerre et de la Marine Chargé par intérim du portefeuille des Relations Extérieures, munis des pleins pouvoirs de leurs Gouvernements respectifs, ont arrêté la Convention contenue dans l'article suivant:

Article Unique.

La date du 28 Juillet 1885 est fixée comme dernier délai dans lequel devra être rendue la décision de l'Arbitre chargé d'examiner les réclamations connues sous le nom de réclamations Pelletier et Lazare.

En foi de quoi les soussignés ont signé la présente et y ont apposé leurs sceaux le vingtième jour du mois de Mars 1885.

Whereas a new delay is thus recognized as necessary to favour the decision by arbitration;

Whereas the Government of the United States having proposed the 28 July of the present year as the final term, the Haytian Government, on its part accepts the date of the 28 July, 1885 as the last delay for the consideration of the claims Lazare and Pelletier;

For these considerations and reasons;

The undersigned, John Mercer Langston, Minister Resident of the United States of America in Hayti, and Brenor Prophète, General of Division, Secretary of State of War and of the Marine, charged par interim of the portfolio of Foreign Relations, duly empowered by their respective Governments, have concluded the agreement contained in the following article:

Sole Article.

The date of the 28 July 1885, is fixed as the last delay in which shall be delivered the decision of the Arbitrator charged to consider the claims known under the name of claims Lazare and Pelletier.

In witness whereof the undersigned have hereunto set their hands and seals this twentieth day of the month of March 1885.

John Mercer Langston.
B. Prophète.

25.

JAPON, ÉTATS-UNIS D'AMERIQUE.

Traité d'extradition; signé à Tokio le 29 avril 1886 *).

Publ. off. du State Departement à Washington.

The President of the United States of America and His Majesty the Emperor of Japan having judged it expedient, with a view to the better administration of justice, and to the prevention of crime within the two countries and their jurisdictions, that persons charged with or convicted of the crimes or offences hereinafter named and being fugitives from justice, should, under certain circumstances, be reciprocally delivered up, they have named as their Plenipotentiaries to conclude a Treaty for this purpose, that is to say:

The President of the United States of America, Richard B. Hubbard, their Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary near His Imperial Majesty, and His Majesty the Emperor of Japan, Count Inouye Kaoru, Jinsammi, His Imperial Majesty's Minister of State for Foreign Affairs, First Class of the Order of the Rising Sun, &c., &c., &c. Who after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and concluded the following Articles.

Article I.

The High Contracting Parties engage to deliver up to each other, under the circumstances and conditions stated in the present Treaty, all persons, who being accused or convicted of one of the crimes or offences named below in Article II. and committed within the jurisdiction of the one Party, shall be found within the jurisdiction of the other Party.

Article II.

1. Murder, and assault with intent to commit murder.
2. Counterfeiting or altering money, or uttering or bringing into circulation counterfeit or altered money; counterfeiting certificates or coupons of public indebtedness, bank notes, or other instruments of public credit of either of the parties, and the utterance or circulation of the same.
3. Forgery, or altering and uttering what is forged or altered.
4. Embezzlement, or criminal malversation of the public funds, committed within the jurisdiction of either party, by public officers or depositaries.
5. Robbery.
6. Burglary, defined to be the breaking and entering by night-time into the house of another person with the intent to commit a felony therein; and the act of breaking and entering the house of another, whether in the day or night-time, with the intent to commit a felony therein.

*) Les ratifications ont été échangées.

7. The act of entering, or of breaking and entering, the offices of the Government and public authorities, or the offices of banks, banking-houses, savings-banks, trust companies, insurance or other companies, with the intent to commit a felony therein.

8. Perjury, or the subornation of perjury.

9. Rape.

10. Arson.

11. Piracy by the law of nations.

12. Murder, assault with intent to kill, and manslaughter, committed on the high seas, on board a ship bearing the flag of the demanding country.

13. Malicious destruction of, or attempt to destroy, railways, trams, vessels, bridges, dwellings, public edifices, or other buildings, when the act endangers human life.

Article III.

If the person demanded be held for trial in the country on which the demand is made, it shall be optional with the latter to grant extradition or to proceed with the trial: Provided that, unless the trial shall be for the crime for which the fugitive is claimed, the delay shall not prevent ultimate extradition.

Article IV.

If it be made to appear that extradition is sought with a view to try or punish the person demanded for an offence of a political character, surrender shall not take place; nor shall any person surrendered be tried or punished for any political offence committed previously to his extradition, or for any offence other than that in respect of which the extradition is granted.

Article V.

The requisition for extradition shall be made through the diplomatic agents of the contracting parties, or, in the event of the absence of these from the country or its seat of government, by superior consular officers.

If the person whose extradition is requested shall have been convicted of a crime, a copy of the sentence of the court in which he was convicted, authenticated under its seal, and an attestation of the official character of the judge by the proper executive authority, and of the latter by the Minister or Consul of the United States or of Japan, as the case may be, shall accompany the requisition. When the fugitive is merely charged with crime, a duly authenticated copy of the warrant of arrest in the country making the demand and of the depositions on which such warrant may have been issued, must accompany the requisition.

The fugitive shall be surrendered only on such evidence of criminality as according to the laws of the place where the fugitive or person so charged shall be found, would justify his apprehension and commitment for trial, if the crime had been there committed.

Article VI.

On being informed by telegraph, or other written communication through the diplomatic channel, that a lawful warrant has been issued by competent authority, upon probable cause, for the arrest of a fugitive criminal charged with any of the crimes enumerated in Article II. of this Treaty, and, on being assured from the same source that a request for the surrender of such criminal is about to be made in accordance with the provisions of this Treaty, each Government will endeavour to procure, so far as it lawfully may, the provisional arrest of such criminal, and keep him in safe custody for a reasonable time, not exceeding two months, to await the production of the documents upon which the claim for extradition is founded.

Article VII.

Neither of the contracting parties shall be bound to deliver up its own citizens or subjects under the stipulations of this convention, but they shall have the power to deliver them up if in their discretion it be deemed proper to do so.

Article VIII.

The expenses of the arrest, detention, examination and transportation of the accused shall be paid by the Government which has requested the extradition.

Article IX.

The present Treaty shall come into force sixty days after the exchange of the ratifications thereof. It may be terminated by either of them, but shall remain in force for six months after notice has been given of its termination.

The Treaty shall be ratified, and the ratifications shall be exchanged at Washington, as soon as possible.

In witness whereof the respective Plenipotentiaries have signed the present Treaty in duplicate and have thereunto affixed their seals.

Done at the city of Tokio, the twenty-ninth day of April in the eighteen hundred and eighty-sixth year of the Christian era, corresponding to the twenty-ninth day of the fourth month, of the nineteenth year of Meiji.

Richard B. Hubbart.
Inouye Kaoru.

26.

JAPON-CORÉE.

Traité concernant les Japonais résidant en Corée du juillet 1883.

Mémorial Diplomatique du premier décembre 1883.

Art. 1er. Les représentants du Japon et de la Corée, munis des pleins pouvoirs de leurs gouvernements respectifs, ont fixé ainsi qu'il suit les limites des ports ouverts de Ninsen, de Ghensanshin et de Fousan, conformément à l'art. 1er du traité conclu entre les deux pays le 30 août de la 15e année de Meidji (1882).

Art. 2. Limites du Port de Ninsen: A l'Ouest, Aussan, Shiko et Cassen; au Nord-Est, Yussen et Chimpo; au Nord, Kokato.

Limites du Port de Ghensanshin; A l'Ouest, Bassokourio, province de Toneghi; au Sud, Korintchiin, province de Ambé; au Nord: Gokatchoku, province de Bounssen.

Limites du Port de Fousan: A l'Est, Kitcho; à l'Ouest, Kinkai; au Sud Meiko; au Nord, Riogan.

Des bornes indicatrices seront placés aux limites indiquées ci-dessus, en présence de fonctionnaires désignés par les deux gouvernements.

Art. 3. Les limites pourront être modifiées en la 19e année de Meidji après entente entre les plénipotentiaires des deux pays. Si un nouvel arrangement est conclu, il sera annexé au présent traité.

Art. 4. Les Japonais sont autorisés à chasser à l'intérieur de ces limites; mais il leur est interdit de faire usage d'armes à feu près des maisons habitées.

Art. 5. Lorsqu'un Japonais essayera de dépasser les limites ou manquera de respect aux autorités coréennes, il sera arrêté et conduit à son consultat. Les autorités coréennes ne devront pas maltraiter les personnes arrêtées ni les garder prisonnières plus que le temps strictement nécessaire pour les conduire à leur consulat ou prévenir le consul de leur arrestation.

Art. 6. Les autorités coréennes doivent protection aux sujets japonais, et punir conformément aux lois du pays les Coréens qui se livreront envers eux à des actes de brutalité.

Art. 7. Si un voyageur japonais s'égare ou s'il tombe malade en route et est obligé de s'arrêter, les Coréens ne devront pas lui refuser l'hospitalité et feront leur possible, s'il y a lieu, pour lui procurer une monture afin qu'il puisse regagner sa maison. Les frais de logement et de transport seront remboursés par le Japonais.

Art. 8. Le gouvernement Coréen s'engage à faire respecter les clauses contenues dans le présent traité et à le faire afficher dans les villes, villages et routes principales afin qu'il soit connu de tous.

Les plénipotentiaires des gouvernements japonais et coréen, certifient veritables les clauses contenues dans le présent traité et ont signé de leur main et apposé leur sceau.

Le 25 juillet de la 16e année de Meidji.
Le 22e jour du 6e mois de la 492e année de Kaikoku (ère coréenne).

Takézoyé Shinitchiro,
Ministre plénipotentiaire et envoyé extraordinaire de S. M. l'Empereur du Japon.

Bin Eiko,
Plénipotentiaire de S. M. le roi de Corée et ministre des relations étrangères et du commerce.

27.

ITALIE, SUISSE.

Procès-verbal signé le 10 mai 1880 pour la rectification de la frontière entre les communes de Ronago et de Novazzano.

Trattati e Convenzioni, VIII. 48.

Verbale di sopralougo delle due Commissioni italiana e svizzera, incaricate della rettifica del confine italo-svizzero fra i due territori dei Comuni di Ronago e Novazzano presso Compersico, conformemente al verbale del 12 novembre 1879.

Premesso, che i due Governi italiano e svizzero (federale e ticinese) approvarono il verbale suddetto e delegarono le stesse Commissioni per la attuazione delle proposte in quello contenute, le Commissioni si sono oggi qui riunite nelle persone dei signori;

pel Governo italiano:

Cav. Dott. Giuseppe Tornaghi, consigliere di prefettura, presidente;
Zanotti Giovanni, ingegnere del Genio civile governativo;
Tamanti ingegnere Antonio assessore del Municipio di Ronago;

pel Governo ticinese:

Emilio Ginella, commissario di Governo nel distretto di Mendrisio, presidente;
Rinaldo Rossi, ingegnere del 1° Circondario di Lugano;
Albisetti Pietro, sindaco di Novazzano.

Ed hanno proceduto alla delimitazione di quel confine, nel modo seguente:

1° Furono impiantati coi testimoni i due termini nuovi di fianco allo spigolo nord-ovest della cascina demaniale delle quattro opinioni, alla distanza di metri sette (7) tra mezzaria e mezzaria: portano scolpite sulle facce che si prospettano $\frac{\text{N. 84}}{\text{A}}$ ed hanno le seguenti dimensioni: altezza totale metri 0,75; larghezza, metri 0,35; spessore, metri 0,30: la parte superiore è fatta a semicircolo.

2° Venne ricollocato coi testimoni il termine N° 85 fatto di nuova in conformità di quello indicato sul trattato di Varese; porta scolpita su una faccia le lettere R. M. indicanti Ronago Milanese, e sull'altra le lettere N. S. indicante Novazzano Svizzero e sotto il numero 85, della dimensione come i suddetti.

3° Fu cambiata la disposizione della direzione dei vecchi termini N° 84, pur conservandoli nella stessa località, nel modo indicato nel surripetuto verbale 12 novembre 1879, vale a dire, se ne disposero le facce maggiori verticali parallelamente alle analoghe dei termini col $\frac{N.\ °4}{A}$ oggi impiantati: ai detti vecchi termini, N. 84 furono messi per ciascuno nuovi testimoni.

Fatto e letto il presente Verbale, steso in doppio originale, uno per ciascuna Commissione, viene per conferma sottoscritto dagli intervenuti.

Cav. Dott. *Giuseppe Tornaghi*, consigliere della prefettura di Como, presidente.
Emilio Ginella, commissario, presidente.
Albisetti Pietro, sindaco di Novazzano.
Ing. *Antonio Tamanti*, assessore di Ronago.
Zanotti Giovanni, ing. del Genio Civile.
B. Rossi, ing. del 1° Circondario.

28.

ITALIE, LUXEMBOURG.

Notes échangées, en date des 28 janvier et 25 février 1881, pour régler l'assistance réciproque des malades indigents.

Trattati e Convenzioni, VIII. 199.

1. Le Président du Gouvernement luxembourgeois au Chargé d'affaires d'Italie.

Luxembourg, le 28 janvier 1881.

Monsieur le chargé d'affaires,

En réponse à la dépêche que Vous avez bien voulu m'adresser à la date du 19 de ce mois, au sujet de l'assistance réciproque des malades indigents dans le Grand-duché de Luxembourg et le Royaume d'Italie, j'ai l'honneur de Vous faire connaître que le Gouvernement grand-ducal adhère à la proposition faité dans la dépêche prévisée, de suivre par accord tacite le principe adopté par le Gouvernement italien dans ses traités avec différents Etats, d'après lesquels chaque Gouvernement prend à sa charge les frais de l'hôpital occasionnés par les ressortissants de

l'autre Etat qui tombent malades sur son territoire, lorsqu'il est prouvé que ni eux, ni leur famille, ne sont à même de les supporter.

Je saisis, etc.

Le ministre d' Etat président du Gouvernement
E. de Blochausen.

---

2. Le Chargé d'affaires d' Italie au Président du Gouvernement luxembourgeois.

La Haye, le 25 février 1881.

Monsieur le ministre,

En remerciant Votre Excellence pour la réponse favorable qu'Elle a bien voulu faire, le 28 janvier dernier à ma communication concernant les frais de traitement des indigents malades italiens dans le Luxembourg et luxembourgeois en Italie, j'ai l'honneur, d'après les ordres de mon Gouvernement, de prendre acte, en son nom, de l'adhésion du Gouvernement grand-ducal à la proposition relative à cette matière. Il reste entendu, par conséquent, que, dorénavant, les Gouvernements italien et luxembourgeois prendront à leur charge, respectivement, le payement des frais de traitement occasionnés, dans leurs Etats, par les sujets luxembourgeois et italiens qui y tombent malades, lorsque leur indigence et celle de leurs familles sera constatée par des documents valables.

Je saisis, etc.

A. Riva.

29.

ITALIE, BULGARIE.

Notes échangées, en date des 31 octobre 1880 et 20 avril 1881, pour régler l'assistance réciproque des malades indigents.

Trattati e Convenzioni, VIII. 213.

1. Le Ministre des affaires étrangères de Bulgarie au Consul général d' Italie.

Sofia, 31 octobre 1880.

Monsieur l'agent,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le fait, que les ouvriers italiens, qui se rendent dans la Principauté de Bulgarie, lorsqu'ils y tombent malades, se trouvent souvent, après avoir épuisé leurs ressources, dans l'impossibilité de subvenir aux frais de leur traitement médical.

Le Gouvernement de Son Altesse, mon Auguste Souverain, interpréte des sentiments du peuple bulgare pour la nation italienne, a l'honneur de

vous informer, par mon entremise, que des ordres ont été donnés aux directions des hôpitaux dans la Principauté de Bulgarie de recevoir dorénavant et de traiter gratuitement, tous les sujets de Sa Majesté le Roi d'Italie, qui demanderont à y être reçus, pourvu qu'ils présentent chaque fois une déclaration signée par l'Agence diplomatique ou par les consuls et vice-consuls royaux dans la Principauté, constatant l'état d'indigence du malade.

Je saisis, monsieur le chevalier, cette occasion, pour vous renouveler les assurances de ma haute considération.

D. Zancoff.

---

2. Le Consul général d' Italie au Ministre des affaires étrangères de Bulgarie.

Sofia, 20 avril 1881.

Monsieur le ministre,

Par Sa note du 31 octobre dernier Son Excellence le président du Conseil et ministre des affaires étrangères a bien voulu m'informer, au nom du Gouvernement de Son Altesse le Prince de Bulgarie, « que des ordres ont été donnés aux directions des hôpitaux dans la Principauté de Bulgarie de recevoir dorénavant et de traiter gratuitement tous les sujets de Sa Majesté le Roi d'Italie, que demanderont à y être reçus, pourvu qu'ils présentent, chaque fois, une déclaration signée par l'Agence diplomatique ou par les consuls et vice-consuls royaux dans la Principauté, constatant l'état d'indigence du malade. »

Son Excellence le ministre des affaires étrangères de Sa Majesté m'a chargé d'exprimer à Votre Excellence ses très-sincères remerciments, ainsi que ceux de son collégue le ministre de l'intérieur, pour la décision qui a été prise par le Gouvernement princier; et, tout en étant l'interprète de la reconnaissance du Gouvernement du Roi, j'ai aussi l'honneur de vous annoncer, monsieur le ministre, qu'il sera usé de réciprocité, dans les cas dont il s'agit, envers les ressortissants de la Principauté de Bulgarie.

Je saisis cette occasion, monsieur le ministre, pour vous faire agréer les assurances de ma haute considération.

R. de Martino.

30.

ITALIE, COLOMBIE.

Notes échangées en date des 31 mai et 7 juin 1881, touchant la communication réciproque des publications officielles respectives.

Trattati e Convenzioni, VIII. 413.

1. Le Chargé d'affaires d'Italie au Ministre des affaires étrangères de Colombie.

Bogotà, 31 maggio 1881.

Signor segretario di Stato,

Il Governo del Re, mio Augusto Sovrano, considerando i vantaggi che possono derivare da uno scambio regolare delle pubblicazioni ufficiali dei due Governi italiano e colombiano, mi ha invitato a proporre al governo degli Stati-Uniti di Colombia un accordo nei termini seguenti:

1° Vi sarà d'ora in poi tra i due Governi uno scambio regolare delle rispettive pubblicazioni ufficiali in materia legislativa, amministrativa, statistica e scientifica.

Lo scambio delle leggi comprenderà anche i decreti e regolamenti relativi alla loro esecuzione, come pure le relazioni e discussioni che le avessero precedute, sempre che tali lavori preparatorii siano stati ufficialmente pubblicati.

Delle leggi attualmente in vigore saranno intanto scambiate quelle aventi il carattere di leggi fondamentali ed organiche, comprese quelle relative al diritto civile, penale, commerciale, internazionale, pubblico e privato, ed all'ordinamento giudiziario ed amministrativo delle due nazioni;

2° La consegna delle dette pubblicazioni si farà colla possibile sollecitudine, da parte del Governo italiano coll'invio d'un esemplare alla Legazione od al Consolato di Colombia in Roma, e da parte del Governo colombiano con un eguale invio alla Legazione od al Consolato d'Italia in Bogotà.

Il Governo del Re, è diposto, per parte sua, ad incominiciare tale scambio tosto che Vostra Eccellenza si degni di comunicarmi che il Governo degli Stati-Uniti di Colombia aderisce al proposto accordo ed è disposto a metterlo per parte sua ad esecuzione.

Ho l'onore, ecc.

P. Castelli.

2. Le Ministre des affaires étrangères de Colombie au Chargé d'affaires d'Italie.

(Traduccion.) Bogotà, 7 giugno 1881.

Signor ministro,

Mi è grato informare Vostra Signoria che il mio Governo accetta il cambio delle sue pubblicazioni ufficiali relative ai varî rami dell'amministra-

zione governativa colle pubblicazioni di egual natura del Governo di S. M. il Re d'Italia. In conformità alla cortese nota di V. S. del 31 maggio testè scorso, colla quale Ella si compiace di proporre tale scambio, ed a cui mi riferisco, s'intenderanno comprese in esso le leggi fondamentali ed organiche, i decreti e regolamenti in vigore e quelli che saranno pubblicati d'ora in poi, nonchè i documenti relativi alle rispettive deliberazioni preparatorie oi tali atti, che venissero pubblicati, come pure le altre pubblicazioni in materia scientifica e di statistica ed istruzione.

Si daranno perció gli ordini opportuni per la consegna alla Legazione od al Consolato italiano in questa capitale delle suddette pubblicazioni che si facciano per conto della Repubblica, e si daranno istruzioni alla Legazione ed al Consolato di Colombia in Roma pel ricevimento e l'invio di quelle che fossero loro consegnate, per questo Dicastero, dal Governo di S. M.

Ho l'onore, ecc.

Riccardo Becerra.

31.

ITALIE, SUÈDE ET NORVÉGE.

Déclaration modifiant les Déclarations du 1er mars 1875 et du 31 mars 1876 *) relatives au système du jaugeage des bâtiments; signée à Rome le 28 mars 1883.

Raccolta delle leggi, Serie 3a, No 1273.

Le Gouvernement de S. M. le Roi d'Italie et le Gouvernement de S. M. le Roi de Suède et de Norvége, animés du désir de faciliter autant que possible le commerce et la navigation entre l'Italie et les Royaumes-Unis ont résolu de modifier par la présente les stipulations contenues dans les déclarations du 1er mars 1875 et du 31 mars 1876 par rapport à la reconnaissance mutuelle des lettres de jauge des navires de commerce, et à cet effet ont autorisé les soussignés à déclarer ce qui suit:

Les navires à voile suédois, munis d'un certificat de jauge délivré en Suède après le 31 mars 1875, et les navires à voile norvégiens, munis d'un certificat de jauge délivré en Norvége après le 31 mars 1876, arrivant dans un port italien, ainsi que les navires à voile italiens, munis d'un certificat de jauge national, délivré après le 30 juin 1873, arrivant dans un port suédois ou norvégiens seront exemptés de rejaugeage et la capacité nette des navires, inscrite dans les certificats en question, sera admise comme base pour le calcul des droits à percevoir dans le port étranger.

Les navires à vapeur suédois, munis d'un certificat de jauge, délivré en Suède après le 31 mars 1881, et les navires à vapeur norvégiens, munis d'un certificat de jauge, délivré en Norvége après le 31 mars 1876,

---

*) V. N. R. G. 2e Série, I. 417, IV. 319.

seront exemptés de rejaugeage dans les ports de l'Italie, à moins que le propriétaire ou le capitaine du navire ne demande, en vue d'une diminution de la capacité nette du navire, que la déduction pour la chambre à machines soit calculée d'après la méthode adoptée en Italie.

Cependant si dans l'appendice de la lettre de jauge d'un navire à vapeur suédois ou norvégien, se trouve inscrite la capacité nette du navire, calculée d'après la règle dite anglaise, cette capacité sera admise comme base pour le calcul des droits à percevoir dans les ports de l'Italie.

Les navires à vapeur italiens, munis d'un certificat de jauge national, délivré après le 30 juin 1883, seront soumis dans les ports suédois ou norvégiens à un remesurage partiel, afin de déterminer la déduction pour la chambre à machines d'après la méthode adoptée dans les Royaumes-Unis.

Les frais de jaugeage partiels seront calculés d'après les réglements en vigueur dans les pays respectifs, mais seulement pour le mesurage des espaces qui ont été réellement jaugées.

Cette déclaration entrera en vigueur le 1er juillet 1883.

Fait à Rome, en double original, le 28 mars 1883.

L'envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi de Suède et Norvége près S. M. le Roi d'Italie.
Lindstrand.

Le Ministre des affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie.
Mancini.

32.

ITALIE, DANEMARK.

Convention relative à l'assistance judiciaire; signée à Copenhague, le 25 juin 1883*).

Raccolta delle leggi, Serie 3a, N° 1650.

Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté le Roi de Danemark ayant résolu d'un commun accord de conclure une convention ayant pour but d'assurer aux italiens indigents en Danemark et aux danois indigents en Italie le bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite, ont nommé à cet effet, pour leurs plénipotentiaires savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie

M. le baron Maurice Marochetti, Officier de l'Ordre des Sts-Maurice et Lazare, Commandeur de la Couronne d'Italie etc., Son Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près de Sa Majesté le Roi de Danemark; et

Sa Majesté le Roi de Danemark

M. le baron Otto Ditlev de Rosenörn-Lehn, Son ministre des affaires

*) Les ratifications ont été échangées à Copenhague, le 20 sept. 1883.

étrangères, Grand Croix de l'Odre du Danebrog et décoré de la Croix d'honneur du même Ordre, Grand Croix de l'Ordre des Sts-Maurice et Lazare d'Italie, etc.;

Lesquels, après s'être communiqués leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1.

Les italiens jouiront dans le royaume de Danemark avec l'Islande et les colonies et réciproquement les danois jouiront dans le royaume d'Italie du bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite qui leur sera accordé d'après les mêmes règles et dans les mêmes formes qu'aux nationaux.

Art. 2.

Le certificat d'indigence et autres documents servant d'appui à la demande doivent avoir été délivrés par les autorités de la résidence habituelle du solliciteur.

S'il ne réside pas dans le pays où la demande est présentée, ces documents doivent être légalisés gratuitement par l'agent diplomatique du pays où ils seront produits. Lorsqu'il réside dans le pays où la demande est présentée, l'autorité compétente peut exiger que des renseignements ultérieurs soient recueillis auprès des autorités de la nation à laquelle il appartient, soient par l'intéressé lui-même, soit par la voie diplomatique.

Art. 3.

Les italiens admis en Danemark et les danois admis en Italie au bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite seront dispensés de plein droit de toute caution ou dépôt, sous quelque dénomination que ce soit, qui ne serait pas également exigé d'un demandeur national d'après la législation du pays où l'action est intentée.

Art. 4.

La présente convention est conclue pour cinq années.

Dans les cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait notifiée, une anné avant l'expiration de ce terme, son intention d'en faire cesser les effets, la Convention continuera à être obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année à compter du jour où l'une des Parties l'aura dénoncée.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées aussitôt que cela se pourra.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Copenhague, le 25 juin 1883.

Marochetti. *B. Rosenörn-Lehn.*

33.

ITALIE, MADAGASCAR.

Convention d'amitié, de commerce et de navigation; signée à Londres le 6 juillet 1883 *).

Racc. Uff. delle leggi 3067, Serie 3ª.

Sua Maestà Umberto I Re d'Italia, da una parte, e Sua Maestà Ranavalomanjaka II, Regina di Madagascar, dall'altra parte, desiderando mantenere le relazioni di buon accordo che felicemente esistono, e promuovere gli scambi commerciali fra il Regno d'Italia ed il Regno di Madagascar, hanno deciso di assicurare ai sudditi cittadini dell'uno dei due paesi nell' altro paese tutti i diritti che vi godono i sudditi e cittadini della nazione più favorita; a tal fine i seguenti articoli furono convenuti e firmati dal conte Constantino Nigra, ambasciatore straordinario e plenipotenziario di Sua Maestà il Re d'Italia in Londra, debitamente a ciò autorizzato, per parte della predetta Sua Maestà il Re d'Italia, e da Ravoninahitriniarivo, 15° onore, ufficiale del Palazzo, primo segretario di Stato per gli affari esteri, e primo ambasciatore di Sua Maestà la Regina del Madagascar, e da Ramaniraka, 14° onore, ufficiale del Palazzo, membro del consiglio privato, secondo ambasciatore, debitamente autorizzati a tale effetto, per parte di Sua Maestà la Regina di Madagascar.

Art. 1.

Pace amicizia e buon accordo continueranno ad esistere in perpetuo fra Sua Maestà il Re d'Italia e la Regina di Madagascar, e loro eredi e successori, e fra i sudditi e cittadini del Regno d'Italia e quelli del Regno di Madagascar.

Art. 2.

I rappresentanti diplomatici, consolari e navali, gli agenti e gli ufficiali dell' una parte contraente, esercenti le loro funzioni nei dominii dell'altra, ed i sudditi e cittadini dell'uno dei due paesi godranno, nell'altro paese, per le loro persone e proprietà, ed in quanto spetta al commercio, al traffico ed alla navigazione, ed a qualsiasi altro oggetto, la medesima protezione e tutti i diritti, privilegi, vantaggi, immunità ed esenzioni, che vi sono ora o potranno esservi accordati sotto l'impero delle leggi locali, ai rappresentanti diplomatici, consolari e navali, agli agenti, agli ufficiali ed ai sudditi e cittadini della nazione più favorita.

Art. 3.

La presente convenzione sarà ratificata per parte di entrambe le Alte Parti contraenti, e gli strumenti di ratifica saranno scambiati per mezzo del Consolato italiano a Tamatava.

---

*) Les ratifications ont été échangées à Rome le 11 juin 1884.

La presente convenzione entrerà in effetto, nel Regno di Madagascar, dalla data della sua ratifica per parte di Sua Maestà la Regina di Madagascar, la quale ratifica sarà data il più presto possibile entro tre mesi dalla data della firma, e nel Regno d'Italia dalla data della sua ratifica per parte di Sua Maestà il Re d'Italia, la quale sarà date il più presto possibile entro sei mesi dalla ratifica di Sua Maestà la Regina di Madagascar.

Firmato e sigillato in doppio originale italiano e malgascio, con aggiuntavi nna traduzione inglese, in Londra il dì 6 luglio, l'anno 1883.

Ravoninahitriniarivo.
Nigra. *Ramaniraka.*

34.

ITALIE, SUISSE.

Procès-verbal de délimitation signé à Bruzzella, le 5 octobre 1883.

Trattati e Convenzioni, IX. 311.

Processo verbale di sopraluogo per delimitazione di contine tra i comuni dicinesi di Bruzzella e Conneggio, et i comuni italiani di Schignano e Moltrasio.

La Commissione composta dal delegato italiano signor Zanotti Giovanni, ingegnere de Genio civile a Como, nominato all'uopo commissario de Nota del vegio prefetto di Como in data 29 agosto 1883, N. 4681, Div. V^a^, e dal delegato svizzero, signor Rossi Rinaldo, ingegnere di Circondario in Lagano, nominato dall'Alto Consiglio federale in Berna sotto la data del 20 settembre 1883 — commissione cui si aggiunsero i signori Antonio Galli, giudice di pace, rappresentante il Comune di Caneggio e Pietro Maggi, sindaco e rappresentante il Comune di Bruzzella, per gl'interessi dei rispettivi Comuni — si portò sopra luogo alla località denominato Alpe Nuovo, e precisamente al sentiero detto di Balbo (nel Trattato di Varese 1752—1754) ed oggi chiamato sentiero della pioda o di confine. Ivi ha rintracciato il termine N. 44 rovesciato, ed ha ritrovato il luogo della precisa sua primitiva ubicazione mediante scavo e rinvenimento dei due testimoni lapidei descritti nel Trattato suddetto; tale termine è troncato nella parte superiore per la lunghezza di circa 20 centimetri, in confronto della dimensione descritta nel Trattato, e nel nesto corrisponde alla descrizione consognata nel Trattato stesso.

Si è quindi procedato alla collocazione di esso termine nel suo preciso luogo come sopra rinvenuto, rimettendo i due testimoni succitati nella primitiva loro posizione, a fianco della parte interrata del termine.

Terminata l'operazione del reimpianto del termine N. 44, si ispezionarono i termini successivi distinti coi numeri 45, 46, 47, 48 e 49, alcuni dei quali essendosi rinvenuti inclinati verso valle furono raddrizzati regolarmente.

Del che si è redatto il presente verbale che viene sottoscritto, in doppio originale, dagli intervenuti.

Zanotti Giovanni,
ingegnere del Genio civile, commissario italiano.
Rinaldo Rossi,
ingegnere di circondario, delegato svizzero.
Antonio Galli,
guidice di pace, delegato di Canneggio.
Maggi Pietro,
sindaco e delegaso di Bruzzella.

35.

ITALIE, RUSSIE.

Déclaration relative au système de jaugeage des bâtiments de commerce; signée à Rome le 29 mars 1884.

Raccolta Uff. Serie 3a No. 2207.

Déclaration.

Par suite des modifications apportées en Italie par le décret royal du 30 juillet 1882 au système de jaugeage des bâtiments de commerce, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements, sont convenus que la déclaration échangée lé 14/26 mai 1881 *) sera rapportée, et remplacée par une nouvelle Déclaration, dont la teneur est comme suit:

Art. 1er.

Les navires Russes munis de certificats de jauge délivrés en Russie après le 19/31 décembre 1879 et les navires Finlandais munis de certificats de jauge délivrés en Finlande après le 31 mai 1877, arrivant dans un port Italien, ainsi que les navires Italiens munis de certificats de jauge délivrés en Italie, aux voiliers après le 30 juin 1873 et aux vapeurs après le 21 septembre 1882, arrivant dans un port Russe ou Finlandais, seront exemptés de rejaugeage et la capacité nette des navires inscritte dans ces certificats sera admise comme base pour le calcul des droits de navigation.

Art. 2.

Les dispositions du Réglement russe ne s'accordant pas entièrement

*) Cf. Martens N. R. G. 2e Serie VIII 592.

avec les dispositions italiennes relativement au mode suivi pour déterminer les espaces destinés à la machine et soutes à charbon des bâteaux à vapeur, les déductions à cet égard seront, pour les navires italiens abordant dans un port russe, calculées d'après les chiffres indiquées dans les certificats de jauge en conformité du Réglement russe sanctionné le $\frac{\text{20 décembre 1879}}{\text{1er janvier 1880}}$, sans mesurage du navire.

Cette mesure sera applicable dans les ports Italiens aux navires Russes y abordant si les Capitaines des dits navires en expriment le désir et dans ce cas, on se conformera aux dispositions du Réglement italien.

Art. 3.

Les Réglements finlandais et italiens étant en substance les mêmes, l'article qui précède (n. 2) ne concerne pas les navires finlandais en Italie ni les navires italiens en Finlande, pour lesquels on procédera exclusivement d'après l'art. 1er de la présente Déclaration.

Art. 4.

En cas de remesurage partiel des navires, les frais seront calculés d'après les réglements en vigueur dans les pays respectifs, mais seulement pour le mesurage des espaces qui ont été réellement jaugés.

Art. 5.

Les prescriptions ci-dessus sont applicables aussi aux navires munis de tout autre moteur mécanique.

Art. 6.

La présente Déclaration entrera en vigueur le $\frac{\text{19 juin}}{\text{1er juillet}}$ de cette année.

En foi de quoi les soussignés ont apposé leur signature ainsi que le cachet de leurs armes.

Fait en double à Rome le 29 mars 1884.

Le Ministre des affaires étrangères de Sa Majesté le Roi d'Italie

P. S. Mancini.

L'Ambassadeur de S. M. l'Empereur de toutes les Russies près Sa Majesté le Roi d'Italie

Uxkull.

36.

ITALIE, ESPAGNE.

Traité de commerce et de navigation, signé à Rome le 2 juin 1884 *).

Racc. Uff. 2896 Serie 3a.

Sua Maestà i Re d'Italia e Sua Maestà il Re di Spagna, egualmente animati dal desiderio di restringere i vincoli d'amicizia che uniscono i due

*) Les ratifications ont été échangées le 3 janvier 1885.

paesi, e volendo migliorare ed estendere le relazioni di commercio e di navigazione fra i due Stati, hanno risoluto di concludere un trattato a questo scopo ed hanno nominato per loro plenipotenziarii, cioè:

Sua Maestà il Re d'Italia

Il signor Pasquale Stanislao Mancini, Gran Croce decorato del Gran Cordone dei SS. Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia, Cavaliere dell'Ordine del Merito Civile di Savoia, ecc. ecc., Ministro di Stato, Deputato al Parlamento nazionale, e Suo Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri;

Il signor Agostino Magliani, Gran Croce decorato del Gran Cordone dei SS. Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia ecc. ecc., Senatore del regno e Suo Ministro Segretario di Stato per le Finanze, e

Il signor Bernardino Grimaldi, Commendatore dei SS. Maurizio e Lazzaro, Grande Ufficiale della Corona d'Italia ecc., Deputato al Parlamento, Suo Ministro Segretario di Stato per l'Agricoltura, Industria e Commercio;

Sua Maestà il Re di Spagna

Il signor D. Filippo Mendez de Vigo y Osorio, Gran Cordone dell'Ordine di Carlo III e d'Isabella la Cattolica, Gran Cordone dell'Ordine della Corona d'Italia ecc. ecc., Suo Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario presso S. M. il Re d'Italia.

I quali, dopo essersi comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, hanno convenuto nei seguenti articoli:

Art. 1.

Vi sarà piena ed intera libertà di commercio e di navigazione fra il regno d'Italia e il regno di Spagna.

I cittadini dei due Stati non pagheranno, a ragione del loro commercio e della loro industria, nei porti, città o luoghi qualsiasi dei paesi rispettivi, sia che vi si stabiliscano, sia che vi risiedano temporariamente, altri o più elevati diritti, tasse, imposte o patenti, sotto qualsivoglia denominazione, che quelli che sono o saranno riscossi sui nazionali; e i privilegi, immunità ed altri favori qualunque di cui godessero in materia di commercio, d'industria e di navigazione i cittadini di uno dei due Stati saranno comuni a quelli dell'altro.

Art. 3.

Gl'italiani in Spagna e reciprocamente gli spagnuoli in Italia godranno, al pari dei cittadini del paese, della pienezza dei diritti civili, nonchè di tutti i privilegi, immunità ed esenzioni loro conceduti dalla convenzione consolare del 21 luglio 1867, i quali s'intendono interamente confermati col presente trattato.

Gli italiani nati in Spagna, i quali siano ivi chiamati al servizio militare, dovranno, qualora i documenti da essi presentati, non fossero ravvisati sufficienti ad accertare la loro origine, fornire alle autorità competenti,

entro l'anno susseguente, un certificato comprovante che essi hanno soddisfatto alla legge del reclutamento in Italia. E reciprocamente gli spagnuoli nati in Italia, i quali, per aver raggiunta l'età prescritta, siano ivi compresi nel contingente militare, dovranno presentare alle autotità civili o militari competenti un certificato da cui risulti che essi hanno concorso all'estrazione in Spagna.

In difetto di tal documento, in debita forma, l'individuo chiamato a prestar servizio militare nel paese in cui è nato dovrà far parte del contingente del suo distretto.

Art. 3.

Gli italiani in Spagna, e reciprocamente gli spagnuoli in Italia, godranno per tutto ciò che concerne i brevetti d'invenzione, le marche di fabbrica o di commercio, come pure i disegni o modelli industriali e di fabbrica di ogni specie, dei vantaggi che le leggi rispettive accordano attualmente o accorderanno in seguito ai nazionali.

In conseguenza essi avranno la stessa protezione di questi e le stesse azioni legali contro ogni offesa recata ai loro diritti, sotto riserva dell'adempimente delle formalità e delle condizioni imposte ai nazionali dalla legislazione interna di ciascuno Stato.

Il diritto esclusivo di sfruttare un disegno o modello industriale e di fabbrica non può avere, a profitto degli italiani in Spagna e reciprocamente a profitto degli spagnuole in Italia, una durata più lunga di quella fissata dalla legge del paese a riguardo dei nazionali.

Se il disegno o modello industriale o di fabbrica appartiene al dominio pubblico nel paese d'origine, esso non potrà formare oggetto di godimento exclusivo nell'altro paese.

Le disposizioni dei due paragrafi precedenti sono applicabili alle marche di fabbrica o di commercio.

I diritti degli italiani in Spagna, e reciprocamente i diritti degli spagnuoli in Italia, non sono subordinati all'obbligo di sfruttarvi i modelli o disegni industriali o di fabbrica.

Rimane inteso che le marche di fabbrica alle quali si applica il presente articolo sono quelle che nei due paesi sono legittimamente acquisite agli industriali o negozianti che ne usano, valè a dire che il carattere di una marca di fabbrica italiana deve essere valutato secondo la legge italiana, come quello di una marca spagnuola deve essere giudicato secondo la legge spagnuola.

Art. 4.

I fabbricanti e mercanti, come pure i viaggiatori di commercio italiani che viaggiano in Spagna per conto di una casa italiana, e reciprocamente i fabbricanti e mercanti, come pure i viaggiatori di commercio spagnuoli che viaggiano in Italia per conto di una casa spagnuola, potranno fare, senza esservi assoggettati ad alcuna tassa, acquisti per i bisogni della loro industria e raccogliervi ordinazioni con o senza campioni, ma senza fare spaccio di mercanzie.

Art. 5.

Gli articoli soggetti a dazio d'entrata che servono di campioni e che vengono importati in uno dei due paesi da fabbricanti, mercanti o viaggiatori di commercio del l'altro, saranno dall'una e dall'altra parte ammessi in franchigia temporaria mediante le formalità di dogana necessarie per assicurarne la riesportazione o la reintroduzione nel deposito. Queste formalità saranno regolate di comune accordo fra i due Governi.

Art. 6.

Gli oggetti d'origine o di manifattura spagnuola enumerati nella tariffa *A*, unita al presente trattato, ed importati per terra o per mare, saranno ammessi in Italia coi dazi fissati nella detta tariffa, compresi nei medesimi tutti i diritti addizionali.

Gli oggetti d'origine o di manifattura italiana enumerati nella tariffa *B*, unita al presente trattato, ed importati per terra o per mare, saranno ammessi in Spagna coi dazi fissati nella detta tariffa, compresi nei medesimi tutti i diritti addizionali.

Art. 7.

Le mercanzie di ogni specie le quali attraversino ognuno dei due Stati saranno esenti da qualunque diritto di transito.

Art. 8.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti s'impegna a fare profittare l'altra, immediatamente e senza compenso, di ogni favore o di ogni privilegio o ribasso nelle tariffe dei dazi d'importazione o d'esportazione che una di esse ha accordato o potesse accordare ad una terza Potenza.

Le Alte Parti contraenti s'impegnano, inoltre, a non stabilire l'una verso l'altra alcun diritto o divieto d'importazione o di esportazione il quale non sia in pari tempo applicabile alle altre nazioni.

Il trattamento della nazione più favorita è reciprocamente garantito a ciascuna delle Alte Parti contraenti per tutto ciò che riguarda il consumo, il deposito, la riesportazione, il transito, il trasbordo di merci, il commercio e la navigazione in generale.

Art. 9.

Le disposizioni contenute nell'articolo precedente non sono applicabili:

1° All'importazione, all'esportazione ed al transito delle merci che sono o saranno oggetto di monopolii dello Stato;

2° Alle merci, specificate o no nel presente trattato per le quali una delle Alte Parti contraenti stimasse necessario di stabilire delle proibizioni o delle restrizioni temporarie d'entrata, d'uscita e di transito per motivi sanitari, per impedire la propagazione di epizoozie o la distruzione della raccolte, oppure in vista di avvenimenti di guerra.

Art. 10.

I drawbacks all'esportazione dei prodotti di ciascuno dei due Stati non potranno essere che l'esatto equivalente dei diritti di assisa o di con-

sumo interno che colpiscono i detti prodotti o le materie impiegate nella loro fabbricazione.

Art. 11.

Le mercanzie di ogni natura originarie di uno dei due paesi ed importate nell'altro non potranno essere assoggettate a diritti d'assisa o di consumo, nè ad altre tasse o dazi di qualsiasi denominazione, imposti dal governo dalle provincie, dai comuni, ovvero da istituti o corporazioni qualsiansi, diversi o maggiori di quelli che colpiscono o colpiranno le simili mercanzie di produzione nazionale.

Ciò nondimeno i diritti all'importazione potranno essere aumentati delle somme corrispondenti alle spese cagionate ai produttori nazionali dal sistema dell'assisa.

Art. 12.

Gli articoli di oreficeria e di gioielleria in oro o in argento importati dall'uno dei due paesi saranno soggetti nell'altro al sistema di verificazione che ivi sarà in vigore per gli articoli simili di fabbricazione nazionale e pagheranno, ove occorra, sulla stessa base di questi i diritti di marchio e di garanzia.

Art. 13.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti potrà esigere che l'importatore, per comprovare che i prodotti sono di origine o di manifattura nazionale presenti alla dogana del paese d'importazione una dichiarazione ufficiale fatta dal produttore o fabbricante della mercanzia, o da ogni altra persona da lui debitamente autorizzata, davanti alle autorità del luogo di produzione o di deposito; i consoli od agenti consolari rispettivi legalizzeranno, senza spesa, le firme delle autorità locali.

Art. 14.

I bastimenti di ognuno dei due Stati, con carico o senza, come pure i loro crichi, qualunque sia il porto di loro provenienza e qualunque sia il luogo d'origine o di destinazione del carico, godranno sotto tutti i rapporti all'entrata, durante il loro soggiorno, e all'uscita da un porto dell'altro Stato, del medesimo trattamento dei bastimenti nazionali e loro carichi.

Art. 15.

I bastimenti di uno dei due Stati che entrano in un porto dell'altro e che non vogliano scaricarvi che una parte del loro carico, potranno, uniformandosi alle leggi e regolamenti degli Stati rispettivi, conservare a bordo la parte di carico che fosse destinata ad un altro porto, sia dello stesso paese, sia di un altro, e riesportarla senza essere costretti a pagare, per quest'ultima parte del loro carico, alcun diritto di dogana, salvo quello di sorveglianza, il quale, però, non potrà essere riscosso che nella misura fissata per la navigazione nazionale.

Art. 16.

Gli avanzi d'un naufragio e le merci avariate provenienti da un bastimento di una delle due Alte Parti contraenti, e che non sieno ammessi alla consumazione interna, non potranno essere assoggettati al pagamento di alcuna specie di tassa.

Art. 17.

Saranno rispettivamente considerati come bastimenti italiani o spagnuoli quelli che, navigando sotto la bandiera di uno dei due Stati, saranno posseduti e registrati secondo le leggi del paese e muniti di titoli e patenti regolarmente rilasciati dalle autorità competenti.

Art. 18.

Per quanto concerne il collocamento delle navi, il loro caricamento o scaricamento nei porti, rade, seni o bacini, e in generale per tutte le formalità o disposizioni qualunqne a cui possono essere soggetti i bastimenti di commercio, il loro equipaggi ed i loro carichi, non sarà accordato ai bastimenti nazionali, in uno dei due Stati, alcun privilegio nè alcun favore che non lo sia egualmente ai bastimenti dell'altra Potenza, la volontà delle Alte Parti contraenti essendo che, anche sotto questo rapporto, i bastimenti italiani e i bastimenti spagnuoli sieno trattati sul piede di una perfetta eguaglianza.

Art. 19.

Le disposizioni del presente trattato non si applicano al regime del cabotaggio, nè al regime della pesca.

Ciascuna delle Alte Parti contraenti riserva esclusivamente ai suoi nazionali l'esercizio della pesca nelle proprie acqne territoriali.

Art. 20.

Le disposizioni del presente trattato di commercio e di navigazione sono applicabili, da parte dell'Italia, al possedimento di Assab, e da parte della Spagna alle isole adiacenti ed alle Canarie, come pure ai possedimenti spagnuoli delle coste del Marocco.

Per ciò che concerne i possidimenti spagnuoli d'oltre mare, è garantito all'Italia, in materia di commercio, d'industria e di navigazione il trattamento che il regime speciale di quei possedimenti comporta per la nazione più favorita, come pure è garantito ai cittadini italiani nei posse dimenti medesimi il godimento dei privilegi, immunità ed altri favori qualsiansi che sono o venissero accordati ai cittadini di una terza potenza.

Art. 21.

I due Governi contraenti convengono che le controversi le quali possano sorgere intorno alla interpretazione o alla esecuzione del presente trattato o alle conseguenze di qualche sua violazione, debbano assoggettarsi, quando sieno esauriti i mezzi di comporle direttamente per amichevole accordo, alla decisione di Commissioni arbitrali, e che il risultato di simile arbitrato sarà obbligatorio per entrambi.

I componenti di tali Commissioni saranno scelti dai due Governi di comune consenso; in difetto di ciò, ognuna delle Parti nominerà il proprio arbitro o un numero eguale di arbitri, e gli arbitri nominati ne sceglieranno un ultimo.

La procedura arbitrale sarà in ciascuno dei casi determinata dalle Parti contraenti, e in difetto, il collegio stesso degli arbitri s'intenderà autorizzato a preliminarmente determinarla.

Art. 22.

Il presente trattato entrerà in vigore cinque giorni dopo lo scambio delle ratifiche, e vi resterà fino al 30 giugno 1887.

Art. 23.

Il presente trattato sarà sottoposto all'approvazione delle Camere di ciascuno dei due Stati e le ratifiche ne saranno scambiate a Roma al più presto possibile.

In fede di che i Plenipotenziari rispettivi lo hanno firmato e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto a Roma in doppio originale, il 2 giugno 1884.

P. S. Mancini.
A. Magliani.
B. Grimaldi.
F. Mengez de Vigo.

Tariffa *A*.

Dazi all'entrata in Italia.

Numero della tariffa italiana.	Denominazione delle Merci.	Unità	Dazio Lire e cent.
2 *a b*.	Vino in botti, caratelli, bottiglie o altri recipienti	Ettolitro	4 »
5 *a*.	Spirito puro in botti o caratelli . . .	»	12 »
5 *b*.	Spirito dolcificato o aromatizzato, compreso il rhum, l'acquavite, ecc., in botti o caratelli	»	25 »
7 *a*.	Olio di oliva	100 chilog.	3 »
7 *b*.	Olio di arachide	»	6 »
24	Zafferano	»	300 »
107	Lana in falde o in bioccoli	»	esente
140 *a*.	Sughero greggio	»	»
140 *b*.	Sughero lavorato	»	15 »
146	Sparto non lavorato	»	esente
173	Minerali metallici	»	»
175	Rottami di ferro	»	»
186 *a*.	Rame in pani	»	4 »
186 *b*.	Rame in spranghe	»	10 »
193	Mercurio	»	10 »
238	Castagne	»	esenti
247	Aranci e limoni	»	2 »
249	Uva fresca	»	esente
250	Le altre frutta non nominate fresche .	»	»
252	Carrube	»	1 75
254 *a. b*.	Mandorle con la scorza o monde . .	»	esenti
254 *c*.	Noci e nocciuole	»	»
254 *d*.	Frutta oleose, non nominate	»	»
254 *e. f*.	Uva e fichi secchi	»	10 »
254 *g*.	Altre frutta secche non nominate . .	»	2 »
276 *b*.	Pesci secchi o affumicati, excettuate le sardine	»	5 »
276 *c*.	Pesci salati o in salamoja, eccettuate le sardine	»	6 »
276 *c*. (*a*)	Sardine secche, salate e pressate . . .	»	esenti
276 *d*. (*b*)	Sardine e acciughe sott'olio	»	10 »
290 *c*.	Piume da letto	»	esenti

Mancini.
A. Magliani.
B. Grimaldi.
F. Mendez de Vigo.

Tariffa *B.*

Dazi all'entrata in Ispagna.

Numero della tariffa spagnuola	Denominazione delle Merci.	Unita	Dazio Pesetas
1	Marmi, diaspri e alabastri in blocco ed in pezzi sgrossati, squadrati .	Quintale	— 37
2	Id. di ogni specie, tagliati in lastre, tavole e gradini di qualunque grandezza, levigati o no	»	3 10
3	Id. lavorati o tagliati a scalpello, di ogni specie, sieno o no levigati .	»	7 35
16	Majoliche	»	26 58
17	Porcellane	»	37 50
63	Manna	»	10 »
76	Sali di chinino	Chilogramma	27 50
77	Allume	Quintale	1 15
78	Zolfo	»	— 25
97	Fiammiferi di cera, stearina e candele steariche	»	33 90
116	Canapa greggia e pettinata . . .	»	2 »
119	Filati di canapa semplici (Hilazas) .	»	27 20
122	Cordami	»	18 90
154	Tessuti di seta semplici ed operati .	Chilogramma	10 »
155	Velluti e felpe di seta	»	12 »
156	Tessuti di filasella, borra di seta, di seta cruda e di borra mista a seta	»	5 »
157	Tulli e merletti di seta o borra di seta	»	7 »
158	Tessuti di punto di seta o borra di seta	»	10 »
159	Velluti e felpe di seta o borra di seta, con tutta la trama o l'ordito di cotone, o altre fibre vegetali . .	»	8 »
160	Altri tessuti di seta o borra di seta con tutto l'ordito o la trama di cotone o altre fibre vegetali . .	»	4 »
161	Tessuti di seta o borra di seta con tutto l'ordito o la trama di lana o peli	»	5 »
162	Carta continua senza colla e con mezza colla da stampa	Quintale	10 »
163	Carta continua per scrivere, litografare e stampare	»	27 50
168	Carta da parati stampata con oro, argento, lana o cristallo . . .	»	130 »
169	Carta da parati di ogni altra specie	»	23 84

Segue Tariffa *B.*

Dazi all'entrata in Ispagna.

Numero della tariffa spagnuola	Denominazione delle Merci.	Unità	Dazio Pesetas	
174	Doghe	Migliaio	2	»
182	Carbone vegetale	Tonnellata	—	50
186	Paglia lavorata [1])	Quintale	30	24
240	Riso con lolla	»	3	40
241	Id. senza lolla	»	6	80
266	Conserve alimentari, ripieni, mostarde e salse	Chilogramma	—	90
268	Dolci	»	—	85
270	Paste da minestra	Quintale	11	35
273	Addobbi ed ornamenti di corallo [2]) .	Chilogramma	6	»
275	Corallo lavorato	»	6	85
285	Gomma in fogli e tubi	»	—	75
286	Id. lavorata in qualunque forma .	»	1	50
293	Passamani (lavori di) seta [3]) . . .	»	7	50
294	Passamani (lavori di) lana [4]) . . .	»	2	50
295	Id di tutte le altre specie .	»	2	»

1) Nella paglie lavorata non si comprendono i lavori in paglia, come cappelli, ecc.

2) Non sono compresi in questa voce i lavori in corallo montati in oro ed argento.

3) Si tasseranno come lavori di passamani di seta quelli che nella totalità del peso contengono più del 40 0/0 di detta materia.

4) Si tasseranno come lavori di passamani di lana quelli che nella totalità del peso contengono più del 40 0/0 di detta materia o di questa e seta.

Mancini.
A. Magliani.
B. Grimaldi.
F. Mendez de Vigo.

37.

ITALIE, LUXEMBOURG.

Convention pour régler l'admission des sujets indigents de chacune des deux parties contractantes au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux de l'autre; signée à La Haye le 10 juin 1884*).

Raccolta Uff. serie 3a No. 2611.

Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg, désirant d'un commun accord, conclure une convention pour régler l'admission des sujets indigents de chacune des deux parties contractantes au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux de l'autre et les dispenser de fournir la caution judicatum solvi, ont nommé à cet effet pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie

M. le Comte Henri della Groce de Doiola, Grand Officier des Ordres des Saints Maurice et Lazare, Grand-Croix de l'Ordre Royal Grand-Ducal de la Couronne de Chêne de Luxembourg, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire à la Cour des Pays-Bas; et

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg

M. Hippolyte de Villers, Chevalier de l'Ordre Royal Grand-Ducal de la Couronne de Chêne, Officier de l'Ordre Léopold de Belgique, Son Chambellan e. s. e.. et Secrétaire pour les affaires du Grand-Duché de Luxembourg, à La Haye.

Lesquels après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1.

Les Italiens dans le Grand-Duché de Luxembourg et les Luxembourgeois dans le Royaume d'Italie jouiront réciproquement du bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite comme les nationaux eux-mêmes, en se conformant à la loi du pays dans lequel l'assistance sera réclamée.

Art. 2.

Dans tous les cas le certificat d'indigence doit être délivré à l'étranger qui demande l'assistance, par les autorités de sa résidence habituelle.

Si l'étranger ne réside pas dans le pays où la demande est formée, le certificat l'indigence sera approuvé et légalisé gratuitement par l'agent diplomatique du pays où le certificat doit être produit.

---

*) Les ratifications y ont été échangées le 25 juillet 1884.

Lorsque l'étranger réside dans le pays où la demande est formée des renseignements pourront en outre être pris auprès des autorités de la nation à laquelle il appartient.

Art. 3.

Les Italiens admis dans le Grand-Duché de Luxembourg et les Luxembourgeois admis en Italie au bénéfice de l'assistance judiciaire seront dispensés de plein droit de toute caution ou dépôt qui, sous quelque dénomination que ce soit, peut être exigé des étrangers plaidant contre les nationaux par la législation du pays où l'action sera indroduite.

Art. 4.

La présente Convention est conclue pour cinq années à partir du jour de l'échange des ratifications.

Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait notifié une année avant l'expiration de ce terme son intention d'en faire cesser les effets, la convention continuera d'être obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année à compter du jour où l'une des Parties l'aura dénoncée.

La présente Convention sera ratifiée par Sa Majesté le Roi d'Italie et Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand-Duc de Luxembourg aussitôt que faire se pourra.

Les ratifications en seront échangées à La Haye.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition à La Haye le dixième jour du mois de juin de l'an de grâce mil-huit-cent-quatre-ving-quatre.

E. della Croce.
H. de Villers.

38.

ITALIE, ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Convention supplémentaire relative à l'extradition des malfaiteurs; signée à Washington le 11 juin 1884*).

Racc. Uff. 3120 serie 3a.

Sua maestà il Re d'Italia ed il Presidente degli Stati Uniti d'America, convinti della convenienza di aggiungere alcune stipulazioni alla convenzione d'estradizione conclusa fra l'Italia e gli Stati Uniti il 23 marzo 1868, in vista della migliore amministrazione della giustizia e della prevenzione dei crimini nei loro rispettivi territori e giurisdizioni, hanno

*) L'échange des ratifications a eu lieu le 24 avril 1885.

risoluto di concludere a questo oggetto una convenzione supplementare, ed hanno nominato a loro plenipotenziari, cioè:

Sua Maestà il Re d'Italia

Il signor barone Saverio Fava, Suo inviato straordinario e ministro plenipotenziario presso il governo degli Stati Uniti;

ed il Presidente degli Stati Uniti

Il signor Federico J. Frelinghuysen, segretario di Stato degli Stati Uniti;

I quali, dopo essersi reciprocamente comunicati i loro pieni poteri, trovati in buona e debita forma, hanno concordato e concluso i seguenti articoli:

Art. I.

Il seguente paragrafo è aggiunto alla lista dei crimini che possono dar luogo alla estradizione contenuta nell'articolo II della precitata convenzione del 23 marzo 1868:

« 9. Sequestro di minori o di adulti, nel senso di detenzione di una o più persone a fine di estorcere denaro dalle medesime o dalle loro famiglie, o per qualunque altro illecito scopo ».

Art. II.

La seguente clausola viene inserita in continuazione dell'articolo V della precitata convenzione del 23 marzo 1868:

« Sarà tuttavia in facoltà di qualsiasi competente autorità giudiziaria di ciascuno dei due Stati, dietro esibizione di un certificato del proprio segretario di Stato, o rispettivamente del proprio ministro degli affari esteri, attestante che richiesta venne fatta dal governo dell'altro paese per ottenere l'arresto provvisorio di una persona condannata od accusata per avere in esso perpetrato un crimine che, a norma della presente convenzione, possa dar luogo all'estradizione, e dietro querela debitamente fatta con giuramento da persona informata del fatto, ovvero da un ufficiale diplomatico o consolare del governo che chiede l'estradizione, debitamente da quest'ultimo autorizzato, e che attesti essere stato il predetto crimine così perpetrato, di spiccare un mandato per la cattura della persona così incolpata, affinchè questa venga fatta comparire diananzi alla detta autorità giudiziaria, perchè sieno sentite e valutate le prove di reità; e la persona così accusata e imprigionata sarà di tempo in tempo rinviata al carcere fino a che la formale domanda di estradizione venga fatta ed appoggiata da prove a norma di quanto è qui sopra statuito; ma se la richiesta corredata dei documenti qui sopra prescritti non venisse fatta, come si è detto, dall'agente diplomatico del governo richiedente, e, in sua assenza, da un ufficiale consolare del medesimo, dentro quaranta giorni dalla data dell'arresto della persona accusata, il prigioniero sarà rimesso in libertà ».

Art. III.

I presenti articoli supplementari saranno riguardati qual parte integrante della succitata primitiva convenzione di estradizione del 23 marzo 1868, e, unitamente all'accordo addizionale alla medesima del 21 gennaio 1869, come aventi egual valore ed efffcacia con la convenzione stessa, e destinati a continuare ed aver termine nella stessa maniera.

La presente convenzione sarà ratificata e le ratifiche scambiate a Washington tosto che sarà possibile, ed essa avrà il suo effetto immediatamente dopo il detto scambio di ratifiche.

In fede di che, i rispettivi plenipotenziari hanno firmato la presente convenzione in doppio esemplare ed hanno alla medesima apposto i loro sigilli.

Fatto nella città di Washington questo dì undici del mese di giugno nell'anno di Nostro Signore mille ottocento ottanta quattro.

Fava.
F. I. Frelinghuysen.

39.

ITALIE, CORÉE.

Traité d'amitié et de commerce; signé à Seoul (Hanyang) le 26 juin 1884*).

Racc. Uff. delle leggi, N° 4018, serie 3ª.

Trattato tra il Regno d'Italia e il Regno di Corea.

Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Re di Corea desiderando sinceramente di stabilire permanenti relazioni di amicizia e commercio tra i loro rispettivi Stati, hanno risoluto di conchiudere un trattato a tale scopo ed hanno nominato per loro plenipotenziari,

Sua Maestà il Re d'Italia,

Il cav. Ferdinando De Luca, commendatore dell'ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, commendatore dell'ordine della Corona d'Italia, insignito del primo grado di seconda classe dell'ordine cinese dei due dragoni, ecc., ecc.; Suo inviato straordinario e ministo plenipotenziario presso Sua Maestà l'Imperatore di China; e

Sua Maestà il Re di Corea,

Kim-Piöng-si, presidente del Ministero degli affari esteri, dignitario di primo rango, presidente del consiglio di Stato, membro del consiglio privato di Sua Maestà e guardiano seniore del principe ereditario;

i quali, dopo essersi communicati l'un l'altro i loro pieni poteri ris-

---

*) Les ratifications ont été échangées le 24 juillet 1886.

pettivi ed averli trovati in regolare e debita forma, hanno stipulato e conchiuso il seguente atto:

Art. 1.

1. Vi sarà perpetua pace e amicizia tra Sua Maestà il Re d'Italia, suoi eredi e successori, e Sua Maestà il Re di Corea, suoi eredi e successori, e tra i loro rispettivi dominii e sudditi, i quali godranno di piena sicurezza e protezione per le loro persone e proprietà nei dominii dell'altra parte contraente.

2. In caso di dissidi che possano sorgere tra una delle alte parti contraenti e una terza potenza, l'altra alta parte contraente, se ne sarà richiesta, esserciterà i suoi buoni uffici per ottenere un amichevole componimento della vertenza.

Art. 2.

1. Le alte parti contraenti potranno ognuna destinare un rappresentante diplomatico a risiedere permanentemente o temporaneamente nelle capitale dell'altra, e potranno nominare un console generale, consoli o vice consoli, a risiedere in ognuno dei porti e città dell'altra, aperti al commercio estero; e quando non stimassero necessario di mandare un proprio console in uno dei detti porti o città, potranno affidare al console di una potenza amica le funzioni di console italiano o coreano. I rappresentanti diplomatici e consolari d'ambo i paesi, godranno liberamente delle stesse facilità per comunicare personalmente o per iscritto, colle autorità del paese dove rispettivamente riseggono, e di tutti i privilegi ed immunità che sono goduti dai funzionari diplomatici o consolari negli altri paesi in generale.

2. Il rappresentante diplomatico e i funzionari consolari di ciascuna delle alte parti contraenti e gl'individui componenti il loro personale ufficiale, avranno il diritto di viaggiare liberamente nei dominii dell'altra. Le autorità coreane muniranno di passaporto i detti funzionari italiani viaggianti in Corea e li provvederanno per la loro protezione della scorta che sarà creduta necessaria.

3. Gli ufficiali consolari d'ambo i paesi eserciteranno le loro funzioni dopo averne ricevuta autorizzazione dal Sovrano o Governo del paese in cui rispettivamente riseggono e non potranno esercitare alcun commercio.

4. In mancanza di console o di chi ne faccia le veci, i sudditi italiani in Corea e i sudditi coreani in Italia, potranno rivolgersi al direttore delle dogane locali, il quale tutelerà i loro interessi a norma dei vigenti regolamenti.

Art. 3.

1. La giurisdizione sulle persone e la proprietà dei sudditi italiani in Corea, sarà devoluta esclusivamente alle autorità consolari italiane, che investigheranno e giudicheranno tutte le querele sporte contro sudditi italiani da qualsiasi suddito italiano, ovvero da qualsiasi suddito o cittadino estero, senza alcun intervento delle autorità coreane.

2. Se le autorità coreane o sudditi coreani, porteranno accuse o querela contro un suddito italiano in Corea, la vertenza sarà udita e decisa dalla autorità consolare italiana.

3. Se le autorità italiane o i sudditi italiani in Corea porteranno accusa o querela contro un suddito coreano, la vertenzao sarà udita e decisa dalle autorità coreane.

4. Un suddito italiano che si rendessereo in Corea di un'offesa contro le leggi, sarà giudicato e punito dalle autorità consolari italiane secondo le leggi d'Italia.

5. Un suddito coreano che commetesse in Corea alcuna offesa contro un suddito italiano, sarà giudicato e punito dalle autorità coreane secondo le leggi di Corea.

6. Qualunque querela contro un suddito italiano la quale implicasse multa o confiscazione a causa di violazione di questo trattato o dei regolamenti che vi sono annessi, o di qualsiasi regolamento che in futuro possa esser sancito di comune accordo tra le alte parti contraenti, sarà portata innanzi alle autorità consolari italiane per esser decisa e tutte le multe inflitte e la proprietà confiscate in tali casi apparteranno al governo coreano.

7. Le merci italiane che fossero confiscate dalle autorità coreane in un porto aperto, saranno messe sotto i sigilli delle autorità coreane e delle autorità consolari italiane e saranno detenute dalle prime sinchè le autorità consolari italiane avranno dato la loro decisione. Se tale decisione è in favore del proprietario delle merci, queste saranno messe immediatamente a disposizione del console; ma il proprietario avrà facoltà di riaverle subito mercè deposito del loro valore presso le autorità coreane mentre pende tuttavia la decisione delle autorità consolari italiane.

8. In tutti i casi, sì criminali che civili, giudicati nei tribunali italiani, o coreani in Corea, un funzionario debitamente autorizzato appartenente alla nazionalità dell'atore, o querelante, avrà facoltà di assistere ai procedimenti e dovrà esser trattato con tutte le cortesie dovute alla sua posizione. Egli potrà, sempre che lo creda necessario, citare, esaminare e riesaminare testimoni e protestare contro i procedimenti o la decisione.

9. Se un suddito coreano, accusato di offesa alle leggi del suo paese, prende rifugio nella casa occupata da un suddito italiano, o a bordo di un bastimento mercantile italiano, l'autorità consolare italiana, su domanda fattale dalle autorità coreane, prenderà le misure necessarie per fare arrestare la detta persona e conseguarla alle autorità coreane per essere processata. Ma senza il permesso della debita autorità consolare italiana, nessun ufficiale coreano potrà adire la casa di qualsiasi suddito italiano, senza il consentimento di questo ultimo, o potrà recarsi a bordo di qualsiasi bastimento italiano senza il consentimento del capitano, o di chi ne faccia le veci.

10. Sulla dimanda della competente autorità consolare italiana, le autorità coreane arresteranno e consegneranno alla detta autorità italiana qualunque suddito italiano accusato di colpa criminale e qualunque disertore di bastimenti da guerra o mercantili italiani.

11. Se dichiara e si stabilisce che il diritto di giurisdizione extrater-

ritoriale sui sudditi italiani in Corea concesso da questo trattato, sarà abbandonato dal governo italiano, quando nell'opinione del detto governo, le leggi e la procedura legale di Corea, saranno state talmente modificate e riformate da rimuovere le obbiezioni che attualmente esistono a mettere i sudditi italiani sotto la giurisdizione coreana, e quando i magistrati coreani saranno stati rivestiti delle stesse funzioni legali e della stessa posizione indipendente che hanno i giudici italiani.

Art. 4.

1. I porti di Chemulpo (Jenchuan), Wônsan (Gensan) e Pusan (Fusan) o, se questo ultimo porto non fosse approvato, un altro porto che fosse scelto nella sua vicinanza, assieme alla città di Hanyang colla città di Yanghwachin, o un altro luogo in quella vicinanza che fosse stimato opportuno, saranno aperti al commercio italiano dal giorno in cui questo trattato entrerà in vigore. Si dichiara che se tutte le altre nazioni che hanno o avranno trattati colla Corea, rinunzieranno in futuro al diritto di avere stabilimenti commerciali nella città di Hanyang lo stesso diritto non sarà più reclamato in favore dei sudditi italiani.

2. Nei suddetti porti e città i sudditi italiani avranno il diritto di prendere in fitto o di comprare terre o case e di fabbricare abitazioni, magazzini ed opifici in generale. Essi avranno diritto al pieno esercizio della loro loro religione. Tutte le disposizioni per la scelta, determinazione di limiti e tracciato del quartiere estero e per la vendita del terreno necessario a tale scopo nei vari porti e città in Corea aperti al commercio estero saranno fissate dalle autorità coreane d'accordo colle competenti autorità estere.

3. Questi siti saranno acquistati presso chi n'è in possesso, e preparati per l'occupazione degli esteri dal governo coreano, e la spesa così incorsa sarà privilegiata sul ricavo della vendita della terra. La rendita annuale poi di detti terreni, convenuta tra le autorità coreane e le autorità estere sarà pagata alle prime, le quali riterranno per sè una data somma a titolo di equivalente della tassa fondiaria, ed il resto, con tutto il supero che abbia potuto rimanere dalla vendita dei lotti, apparterrà a un fondo municipale da essere amministrato da un consiglio municipale, la costituzione del quale sarà determinata dalle autorità coreane, d'accordo colle competenti autorità estere.

4. I sudditi italiani potranno ciononostante prendere in fitto e comprare terreni o case al di là dei limiti dei quartieri esteri e dentro la distanza di dieci li coreani dagli stessi. Ma tali terreni così occupati saranno soggetti alle condizioni, per rapporto all'osservanza dei regolamenti locali coreani e al pagamento della tassa fondiaria, che le autorità coreane avranno giudicato conveniente di imporre.

5. Le autorità coreane destineranno in ognuno dei siti aperti al commercio, e senza alcun gravame di spesa, un conveniente pezzo di terreno per cimitero estero, pel quale non sarà pagato alcun fitto o tassa e che sarà amministrato esclusivamente dal consiglio municipale menzionato di soprà.

6. I sudditi italiani potranno recarsi dovunque loro piaccia senza passa-

porto, dentro la distanza di 100 li coreani da ognuno dei porti e città aperti al commercio, o dentro la distanza che sarà stabilita tra le competenti autorità d'ambo i paesi. I sudditi italiani sono anche autorizzati a viaggiare in Corea per piacere o per iscopo di commercio, a trasportare e vendere merci d'ogni genere, eccetto i libri e altri articoli stampati disapprovati dal Governo coreano, e ad acquistare prodotti indigeni in ogni parte del paese, purchè però sieno muniti di passaporti rilasciati dai loro consoli, controfirmati o sigillati dalle autorità locali coreane. Tali passaporti, se richiesti, debbono essere esibiti nei distretti pei quali passeranno i sudditi italiani. Se il passaporto non sia irregolare, il portatore potrà proseguire nel suo viaggio ed avrà facoltà di procurarsi tutti i mezzi di trasporto che gli potranno bisognare. Ogni suddito italiano che viaggiasse senza possaporto al di là dei limiti accennati di sopra, o che commettesse qualche grave offesa durante il suo viaggio nell'interno, sarà arrestato e consegnato al console italiano più vicino per punizione. Il viaggiare senza passaporto oltre i limiti suddetti, renderà il trasgressore soggetto ad una multa non eccedente 100 dollari messicani, senza o con prigionia per un termine non eccedente un messe.

7. I sudditi italiani in Corea saranno soggetti a tutti i regolamenti di polizia ed altri regolamenti pel mantenimento della pace, dell'ordine e del buon governo, che saranno stabiliti di comune accordo tra le competenti autorità dei due paesi.

Art. 5.

1. In ognuno dei porti o città aperti al commercio estero, i sudditi italiani avranno facoltà d'importare da qualunque porto estero o da qualunque porto aperto di Corea, di vendere a, o comprare da qualunquo suddito coreano o d'altro paese, e di esportare a qualunque porto ester, o porto aperto coreano, ogni sorta di merce non proibita da questo trattato pagando per la medesima i diritti della tariffa qui annessa. Essi possono liberamente trattare i loro affari coi sudditi coreani o di altri paesi senza l'intervento delle autorità coreane o di terze persone, e possono eziandio esercitare qualunque impresa od occupazione industriale.

2. I proprietari, o consegnatari di tutte le merci importate da qualunque porto estero, sulle quali i dazi della tariffa suddetta saranno pagati, avranno diritto, nel riesportare le stesse merci a qualunque porto estero ed in qualunque epoca purchè nel periodo di tredici mesi coreani, a ricevere un certificato di drawback per l'ammontare dei diritti d'importazione già pagati, a condizione però che i colli e pacchi originali contenenti le dette merci siano rimasti intatti nel frattempo. Tali certificati di drawback potranno o essere redenti dalle autorità doganali coreane a presentazione, o esser ricevuti in pagamento di diritti doganali in qualunque porto aperto di Corea.

3. Il dazio pagato sulle merci coreane quando siano trasportate da un porto aperto di Corea ad un altro sarà restituito nel porto di carcicamento sulla esibizione di un certificato delle dogane provante che le merci

sono arrivate al porto di destinazione, ovvero sulla produzione di prove soddisfacenti da cui risultasse la perdita delle merci per naufragio.

4. Tutte le merci importate in Corea da sudditi italiani e sulle quali il diritto della tariffa annessa al presente Trattato, sarà stato pagato, potranno essere trasportate a qualunque altro porto aperto di Corea senza pagamento di alcun dazio, e quando fossero trasportate nell'interno non saranno soggette ad alcuna tassa addizionale, ad alcuna gabella, o diritto di transito qualsiasi, sotto qualunqne forma ed in qualunque parte del paese. In pari guisa, piena libertà sarà concessa pel trasporto ai porti aperti di Corea di tutti i prodotti coreani destinati all'esportazione, e tali prodotti non saranno, tanto nel luogo di produzione che durante tempo del loro trasporto da qualunque parte di Corea a qualunque dei porti aperti, soggetti al pagamento di alcuna tassa addizionale, di alcuna gabella od iritto di transito qualsiasi e sotto qualunque forma.

5. Il Governo coreano potrà noleggiare bastimenti mercantili italiani pel trasporto di merci o passeggeri a porti chiusi di Corea, ed i sudditi coreani avranno lo stesso diritto, ma previa l'approvazione delle loro proprie autorità.

6. Semprechè il Governo di Corea avrà ragione di temere una carestia di derrate alimentari nel regno, Sua Maestà il Re di Corea potrà temporaneamente proibire la esportazione dei cereali ai paesi esteri da tutti i porti aperti coreani o anche da qualcuno di essi soltanto, e siffata proibizione dovrà essere rispettata dai sudditi italiani in Corea dopo spirato un mese dalla data in cui sarà stata ufficialmente comunicata dalle autorità coreane al console italiano residente nel porto di cui trattasi, ma non dovrà rimanere in vigore per un tempo più lungo di quanto sia assolutamente necessario.

7. Tutti i bastimenti mercantili italiani pagheranno un diritto di tonnellaggio alla rata di 30 centesimi di dollaro messicano per tonnellata di registro. Tale pagamento, una volta fatte, darà diritto ad un bastimento di visitare qualsiasi dei porti aperti coreani, o anche tutti pel periodo di centoventi giorni senza pagare altra tassa di tonnellaggio. Tutti i diritti di tonnellaggio percepiti dovranno essere impiegati allo scopo di erigere fari e segnali ed installare boe sulle coste coreane, e più specialmente agli approcci dei porti aperti, e di scavare, o altrimenti migliorare gli ancoraggi. Nessun diritto di tonnellaggio sarà imposto sui battelli o zattere impiegate nei porti aperti per il discaricamento o caricamento dei bastimenti.

8. A fine di porre ad effetto e render sicura l'osservazione degli articoli di questo trattato, si conviene d'ambo le parti che la tariffa ed i regolamenti commerciali annessi al medesimo, entreranno in vigore simultaneamente col trattato stesso. Le competenti autorità dei due paesi potranno di tempo in tempo rivedere i detti regolamenti e tariffe allo scopo d'inserirvi con mutuo consentimento tali modifiche o aggiunzioni che la esperienza avrà potuto consigliare.

Art. 6.

Qualunque suddito italiano che introduca o tenti di introdurre per contrabbando merci in qualunque porto o sito di Corea non aperto al commercio estero, pagherà una penalità equivalente al doppio del valore di tali merci, e queste saranno confiscate. Le autorità locali coreane potranno impossessarsi di tali merci ed arrestare qualunque suddito italiano implicato nel detto contrabbando o tentativo di contrabbando, ma dovranno immediatamente avviare le persone così arrestate al più vicino console italiano o a chi ne faccia le funzioni per essere giudicate dalla competente autorità giudiziaria italiana. Le autorità coreane potranno ritenere in loro potere le merci confiscate finchè il caso sarà stato interamente giudicato.

Art. 7.

1. Se un bastimento italiano soffrirà naufragio o arrenamento sulla costa di Corea, le autorità locali dovranno prendere immediatamente le misure necessarie per proteggere il bastimento ed il carico da ogni saccheggio o rapina, e dai cattivi trattamenti tutte le persone che appartengono al bastimento e dovranno prestare ogni altra assistenza di cui fossero richieste. Dovranno immediatamente informare dell'accidente il console italiano più vicino, e, se necessario, fornire ai naufraghi i mezzi di trasporto al porto aperto più prossimo.

2. Tutte le spese in cui potrà incorrere il governo di Corea pel salvataggio, abbligliamento, mantenimento e viaggio dei sudditi italiani naufraghi, pel ricupero dei cadaveri degli annegati, pel trattamento medicinale dei malati e feriti e pel seppellimento dei morti, saranno rimborsate dal governo italiano a quello di Corea.

3. Il governo italiano non sarà responsabile del rimborso delle spese per ricuperare e preservare il bastimento naufragato o il suo carico. Tutte queste spese dovranno essere rimborsate dal ricavo della proprietà e pagate dalle parti interessate, quando riceveranno la consegna delle cose salvate.

4. Nessun indennizzo sarà chiesto dal governo di Corea per le spese dei funzionari governativi o di polizia che si saranno recati al luogo del naufragio, nè per le spese degli ufficiali che scorteranno i naufraghi nè per le spese della corrispondenza ufficiale. Tutte siffatte spese dovranno essere sostenute dal governo coreano.

5. Qualunque bastimento mercantile italiano, che sia astretto da fortuna di mare o da mancanza di combustibile, o provviste di bordo ad approdare in un porto chiuso di Corea, potrà eseguire tutte le riparazioni necessarie e procurarsi le provviste di cui ha bisogno. Tutte le spese occorrenti saranno pagate dal capitano del bastimento.

Art. 8.

1. Le navi da guerra di ciascuna delle due potenze avranno facoltà di visitare liberamente tutti i porti dell'altra e dovranno godere di ogni

maggiore facilitazione per procurarsi provviste di ogni sorta o per eseguire raddobbi. Esse non saranno soggette ai regolamenti di commercio e di porto, nè al pagamento di diritto o tasse di porto di qualsiasi genere.

2. Quando le navi da guerra italiane visiteranno i porti chinesi di Corea, gli ufficiali e gli uomini dell'equipaggio potranno scendere a terra, ma non potranno inoltrarsi nell'interno del paese, senza essere provvisti di passaporti.

3. Provviste e forniture d'ogni sorta per uso della marina da guerra italiana, potranno essere sbarcate nei porti aperti di Corea e messe in magazzino sotto la sorveglianza di un impiegato italiano senza il pagamento di alcun diritto. Ma se tutto o parte di queste provviste o forniture sarà venduta, il compratore dovrà pagare i corrispondenti diritti di dogana alle autorità coreane.

4. Il governo coreano accorderà tutte le facilitazioni in suo potere alle navi da guerra italiane, che saranno occupate a fare studi idrografici o rilievi di coste nelle acque coreane.

Art. 9.

1. Le autorità italiane ed i sudditi italiani in Corea, potranno impiegare sudditi coreani come maestri, interpreti, servi o in qualunque altra legittima capacità, senza alcuna restrizione dalla parte delle autorità coreane, ed in pari modo nessuna restrizione sarà messa all'impiego di sudditi italiani per servizio delle autorità e sudditi coreani in qualunque legittima capacità.

2. I sudditi di una delle due nazioni che si recheranno al paese dell'altra per studiarvi la lingua; la letteratura, le leggi, le arti o le industrie, o nello scopo di ricerche scientifiche, riceveranno ogni ragionevole assistenza da parte delle autorità locali.

Art. 10.

Si stabilisce e si stipula che il governo, i pubblici ufficiali ed i sudditi di Sua Maestà il Re d'Italia, dal giorno in cui questo trattato verrà in esecuzione, parteciperanno a tutti i privilegi, immunità e vantaggi, specialmente per rapporto ai diritti d'importazione ed esportazione su merci e manifatture che saranno stati allora concessi o lo saranno in futuro da Sua Maestà il Re di Corea al governo, agli ufficiali pubblici ed ai sudditi di qualunque altra Potenza.

Art. 11.

Dieci anni dopo la data in cui questo trattato verrà in esecuzione, ognuna delle due alte parti contraenti potrà con darne avviso un anno prima all'altra, domandare una revisione del trattate o della tariffa annessavi, nello intendimento di inserirvi col mutuo consenso le modificazioni che l'esperienza avrà potuto suggerire.

Art. 12.

1. Questo trattato è redatto in tre lingue, cioè italiana, cinese ed inglese, ed ognuna delle tre versioni ha lo stesso significato; ma è specialmente stabilito che, qualora qualche differenza possa sorgere circa l'interpretazione, sarà definita col riferirsi al testo inglese.

2. Pel presente tutte le comunicazioni ufficiali indirizzate dall'autorità italiana a quella di Corea, saranno accompagnate da una traduzione in cinese.

Art. 13.

Il presente trattato sarà ratificato da Sua Maestà il Re d'Italia e da Sua Maestà il Re di Corea sotto la loro firma e sigillo; le ratificazioni saranno scambiate de Hanyang (Seoul) o altrove al più presto possibile o al più tardi nello spazio di un anno dalla data della firma ed il trattato che sarà pubblicato da ambo i governi entrerà in vigore dal giorno in cui le ratifiche saranno scambiate.

In fede di che i rispettivi plenipontenziari nominati di sopra hanno firmato il presente trattato e vi hanno affisso il loro sigillo.

Fatto in triplicato ad Hanyang oggi ventisei giugno milleottocento ottantaquattro corrispondente al quarto giorno del quinto mese intercalare del quattrocentonovantesimo terzo anno dell'èra coreana, essendo il decimo anno del regno cinese di Kuang Hsü.

Ferd. de Luca.
Kim-Piöng-Si.

Regolamento per l'esercizio del commercio italiano in Corea.

I.

Entrata e spedizione del bastimento.

1. Nelle quarantotto ore, (non incluse le domeniche ed i giorni di festa) dopo l'arrivo di un bastimento italiano in uno dei porti aperti di Corea, il capitano dovrà consegnare alle autorità doganali coreane un ricevo del console italiano, dimostrante che egli ha depositate le carte di bordo al consolato italiano, e dovrà allora eseguire l'entrata regolare del suo bastimento in dogana col presentare una dichiarazione scritta da cui risultino il nome del bastimento, quello del porto da cui deriva e quello del suo capitano, il numero e, se richiesti, i nomi dei suoi passeggeri, il suo tonnellag gio ed il numero del suo equipaggio, la quale dichiarazione deve essere certificata dal capitano per autentica e deve essere firmata da lui. Dovrà allo stesso tempo, depositare un manifesto scritto del suo carico, dichiarante le marche ed il numero dei colli ed il loro contenuto come sono descritti nelle polizze di carico, con i nomi delle persone alle quali vengono in consegna. Il capitano dovrà certificare l'autenticità di tutta la descrizione da lui fatta e dovrà apporvi il suo nome. Quando un bastimento sarà stato cosi regolarmente entrato in dogana, le autorità

doganali coreane rilasceranno un permesso di aprire i boccaporti, il quale sarà esibito all'ufficiale doganale di guardia a bordo. Cominciare la discarica senza aver prima ottenuto tale permesso renderà il capitano passibile di una multa non eccedente cento dollari messicani.

2. Se qualche errore è scoverto nel manifesto, potrà essere corretto nelle ventiquattro ore dopo la consegna del documento (escluse le domeniche ed i giorni di festa) senza il pagamento di alcun diritto, ma per ogni alterazione o addizione al manifesto fatta dopo il tempo suddetto sarà pagato un diritto di cinque dollari messicani.

3. Ogni capitano mercantile italiano che negligerà di fare l'entrata del suo bastimento alla dogana coreana nel tempo prefisso da questo regolamento, pagherà una penalità non eccedente cinquanta dollari messicani per ogni ventiquattro ore di ritardo.

4. Ogni bastimento italiano che rimanesse in un porto coreano per meno di ventiquattro ore (escluse le domeniche ed i giorni di festa) e non aprisse i suoi boccaporti, come anche ogni bastimento che vi approdasse per fortuna di mare o per semplice bisogno di prevviste, non sarà tenuto a fare alcuna entrata in dogana od a pagare diritti di tonnellaggio, purchè però il detto bastimento non eserciti in quel porto alcuna operazione di commercio.

5. Quando il capitano di un bastimento vorrà fare le sue spedizioni, dovrà consegnare alle autorità doganali coreane un manifesto di esportazione contenente gli stessi dati che quelli notati di sopra pel manifesto d'importazione. Le autorità doganali rilasceranno allora un certificato di spedizione e restituiranno il ricevo delle carte di bordo dato dal console. Questi documenti dovranno essere consegnati al consolate prima che le carte di bordo siano restituite dal capitano.

6. Se un bastimento lascerà il porto senza spedire nel modo indicato di sopra, il capitano sarà passibile di una penalità non eccedente duecento dollari messicani.

7. I vapori mercantili italiani potranno entrare e spedire nello stesso giorno e non saranno obbligati a presentare alcun manifesto, eccetto soltanto per le merci che debbono essere discaricate o trasbordate nel porto di arrivo.

II.

Discarico, caricamento e pagamento di diritti.

1. L'importatore di merci che desidera discaricarle dovrà redigere e firmare una domanda a tale scopo, diretta alla dogana e contenente il suo nome, il nome del bastimento su cui le merci sono state importate, le marche, numeri e contenuto dei colli col rispettivo valore e dovrà affermare che tale dichiarazione è in piena regola. Le autorità doganali possono dimandare la esibizione della fattura di ciascuna partita di merci. Se la fattura non è esibita o se la sua mancanza non è plausibilmente giustificata, il proprietario avrà permesso di sbarcare le sue merci dietro

pagamento del doppio del dazio di tariffa; ma il dazio esuberante così pagato sarà restituito appena la fattura sia esibita.

2. Tutte le merci così introdotte potranno essere esaminate dagli ufficiali di dogana nei luoghi designati a tali visite. Siffatto esame dovrà essere eseguito senza indugio e senza danno alle merci, ed i colli aperti dovranno immediatamente essere richiusi dalle autorità doganali e restituiti per quanto sia possibile alla loro pristina condizione.

3. Qualora le autorità doganali credessero insufficiente il valore dichiarato dallo importatore od esportatore su mercanzie che pagano un dazio ad valorem potranno chiedere che si paghi un dazio determinato da una perizia da esser fatta da un verificatore delle dogane. Ma se l'importatore o l'esportatore non fosse soddisfatto di tale perizia, dovrà nelle ventiquattro ore (escluse le domeniche ed i giorni di festa) dichiarare al direttore locale delle dogano le ragioni del suo malcontento e dovrà nominare un suo proprio perito per eseguire una controperizia. Dichiarerà allora il valore delle merci quale è stato fissato dalla controperizia ed il direttore delle dogane avrà la scelta di esigere il dazio sul valore determinato dalla controperizia o di acquistare le merci dello importatore ed esportatore al prezzo così determinato, con l'aggiunta del cinque per cento. In questo ultimo caso l'ammontare dell'acquisto dovrà essere pagato all'importatore od esportatore dentro cinque giorni dalla data in cui egli ha dichiarato il valore fissato dal suo proprio perito.

4. Su tutte le merci deteriorate durante il viaggio d'importazione una plausibile riduzione di dazio dovrà essere accordata proporzionata al loro deterioramento. Ove sorgessero dispute circa l'ammontare di tale riduzione, esse saranno risolute nel modo menzionato nella clausola precedente.

5. Tutte le merci destinate alla esportazione dovranno essere dichiarate alla dogana coreana prima del loro imbarco. La dimanda d'imbarco sarà fatta per iscritto e conterrà il nome del bastimento sul quale le merci debbono essere esportate, le marche ed il numero dei colli e la quantità, descrizione e valore del contenuto. L'esportatore dovrà certificare in iscritto che la dimanda dà un vero ragguaglio delle merci che si sono enumerate e dovrà apporvi la sua firma.

6. Nessuna merce potrà essere sbarcata od imbarcata ad altri siti che quelli fissati dalle autorità doganali coreane, o tra le ore del tramonto ed uscita di sole, o nelle domeniche od altre feste, senza un permesso speciale delle autorità doganali, le quali avranno diritto in tal caso ad una ragionevole sovratassa pel lavoro straordinario così compito.

7. I reclami degl'importatori od esportatori per dazi eccessivi pagati, o delle autorità doganali per dazi non pagati integralmente, avranno corso soltanto quando saranno stati fatti dentro trenta giorni dalla data del pagamento.

8. Nessuna entrata in dogana sarà richiesta, quando trattisi di provviste per uso delle navi italiane e dei loro equipaggi e passeggeri, nè quando trattisi dei bagagli di questi ultimi che potranno essere sbarcati

od imbarcati in ogni tempo dopo essere stati esaminati dagli ufficiali doganali.

9. I bastimenti che avessero bisogno di riparazione potranno sbarcare il loro carico a tale scopo senza pagamento di dazio. Tutte le merci sbarcate rimaranno in custodia delle autorità coreane ed ogni giusta domanda di diritti che queste faranno per magazzinaggio, per lavoro e per guardia delle merci sarà soddisfatta dal capitano. Ma se qualche parte del carico sarà venduta, i dazi della tariffa saranno pagati proporzionalmente su di essa.

10. Chiunque desiderasse di trasbordare il carico o parti di esso dovrà prima di farlo ottenerne permesso dalle autorità doganali.

III.

Protezione del reddito doganale.

1. Le autorità doganali avranno il diritto di porre ufficiali doganali di guardia a bordo d'ogni bastimento mercantile italiano nei loro porti e tali ufficiali doganali avranno libero accesso ad ogni parte del bastimento in cui il carico è stivato. Saranno trattati con cortesia ed ospitati a bordo nel miglior modo che sia compatibile colle risorse del bastimento.

2. I boccaporti e tutti gli altri accessi a quella parte del bastimento dove il carico è stivato potranno essere messi al sicuro dagli ufficiali doganali coreani tra le ore del tramonto ed uscita di sole e nei giorni di domenica ed altre feste, con l'apporvi sigilli, lucchetti od altri serrami e se qualche persona aprirà volontariamente e senza debito permisso qualunque boccaporto o accesso al carico stato così tutelato o romperà qualunque sigillo, lucchetto od altro serrame che sia stato apposto dagli ufficiali doganali coreani, la detta persona non solo ma anche il capitano del bastimento sarà colpito da una penalità non eccedente cento dollari messicani.

3. Qualunque suddito italiano che imbarchi o tenti d'imbarcare, ovvero disbarchi o tenti di disbarcare merci che non siano state debitamente dichiarate alla dogana nel modo descritto di sopra o colli contenenti merci differenti da quelli descritte nella domanda di permesso d'importazione o esportazione, o merci proibite, sarà colpito da una multa equivalente al doppio del valore di tali merci, e queste saranno confiscate.

4. Qualunque persona firmasse una falsa dichiarazione o certificato nello intento di defraudare il fisco coreano, sarà soggetta ad una multa non eccedente duecento dollari messicani.

5. Qualunque violazione delle misure sanzionate in questo regolamento, alla quale non trovasi in esso applicata alcuna penalità speciale, potrà essere punita con una multa non eccedente cento dollari messicani.

Nota. Tutti i documenti richiesti da questo regolamento, come ogni altra comunicazione diretta alle autorità doganali coreane, potranno essere redatti nella lingua italiana od inglese.

Ferd. de Luca.
Kim-Piöng-si.

Tariffa d'importazione.

Classificata secondo la rata di dazio.

Classe I.

Merci esenti di dazio.

1 Attrezzi d'agricoltura.
2 Bagagli da viaggiatori.
3 Campioni in quantità ragionevole.
4 Libri, mappe, carte geografiche, idrografiche, ecc.
5 Modelli d'invenzione.
6 Monete d'oro e d'argento.
7 Piante, alberi ed arbusti d'ogni genere.
8 Pompe per fuoco.
9 Sacchi d'imballaggio, stuoie d'imballaggio, corde idem, piombo idem.
10 Strumenti scientifici cioè di fisica, di matematica, di meteorologia, di chimica, di chirurgia coi loro accessori.
11 Tipi per stampa, vecchi e nuovi.
12 Verghe d'oro e d'argento raffinato.

Classe II.

Merci d'importazione soggette ad un dazio del 5 per cento ad valorem.

1 Allume.
2 Ancore e catene.
3 Bambù, tagliato od intero.
4 Calce.
5 Canfora cruda.
6 Carbone coke.
7 Carne fresca.
8 Carta, qualità comune.
9 Cherosino, petrolio ed altri olii minerali.
10 Corde e spaghi d'ogni genere eccetto in seta.
11 Cotone greggio.
12 Corna ed unghia d'animali d'ogni sorta che non sia tariffata altrimenti.
13 Corteccia di quercia e altri articoli per tanneria.
14 Cuojo e pelli gregge e non preparate.
15 Droghe e medicine d'ogni genere.
16 Farine di frumento d'ogni sorta.
17 Fave, piselli, legumi d'ogni genere.
18 Fiammiferi.
19 Filati d'ogni sorta, in cotone, lana, canape, ecc.
20 Frutti freschi d'ogni sorta.
21 Glutini.
22 Grano e frumenti d'ogni sorta.
23 Guano e concimi d'ogni sorta.

24 Lana di montone greggia.
25 Lanterne di carta.
26 Lino, canape e canape indiana (jute).
27 Marmi in blocco.
28 Mattoni e tegole.
29 Metalli d'ogni sorta, in barre, blocchi, tavole, placche, bacchette, strisce, ecc., e ferro vecchio ed in frammenti.
30 Olio in pani (oil cake).
31 Olio di legno (T'ung-yn).
32 Ombrelli di carta.
33 Ossa.
34 Pali tagliati od interi.
35 Pece e catrame.
36 Pepe non macinato.
37 Pesce fresco.
38 Pietre focaie.
39 Sapone, qualità comune.
40 Semenze d'ogni sorta.
41 Soy (sorta di salsa) giapponese e cinese.
42 Stadere e bilance.
43 Stuoje per pavimenti, cinesi, giapponesi, di qualità comune.
44 Vegetabili, freschi, secchi e salati.
45 Tutti gli articoli non enumerati, allo stato greggio o non manifatturati.

Classe III.

Merci d'importazione soggette ad un dazio del 7 1/2 per cento ad valorem.

1 Aghi e spille.
2 Bevande, come limonate, birra di ginger, acqua di soda e minerale.
3 Bottoni, fibbie, gancetti ed occhielli.
4 Bozzoli.
5 Candele.
6 Canevacci.
7 Carbone di legno.
8 Carne secca e salata.
9 Carta di tutti i generi non tariffata altrimenti.
10 Cemento.
11 Cera d'alveari o vegetale.
12 Colla di pesce d'ogni sorta.
13 Coltelli e articoli di coltelleria, di ogni sorta.
14 Coperte e discese di letto.
15 Cordami e funi d'ogni sorta e dimensione.
16 Corregge di cuojo, tutte le qualità ordinarie e semplici.
17 Cotone (manifatture in), d'ogni sorta.
18 Cotone e lana mista (manifattura in) d'ogni sorta.
19 Cotone e seta mista (manifattura in) d'ogni sorta.

20 Crine d'ogni sorta eccetto umano.
21 Cuojo e pelli tannate e preparate.
22 Feltro.
23 Foglie di ferro, di stagno, di rame e d'ogni altra sorta, eccetto di oro e d'argento.
24 Frutti, secchi, salati e conservati.
25 Gomme.
26 Lampade d'ogni sorta.
27 Lana (manifattura di), d'ogni sorta.
28 Lana e seta mista (manifattura di) d'ogni sorta.
29 Legnami da costruzione, teneri.
30 Legno di pino.
31 Liquori alcoolici in giare.
32 Maccheroni, vermicelli e paste d'Italia.
33 Metalli d'ogni sorta, tubi e condotti, metalli corrugati o galvanizzati, fili di metallo, acciajo, piatti di stagno, nikel, platino, argento vivo, argento di Germania, rame bianco, metallo giallo, oro ed argento non raffinato.
34 Metallo manifatturato d'ogni sorta, come chiodi, viti ordegni, macchine, ordegni da ferrovia e chincaglierie.
35 Occhiali.
36 Oggetti da scrittojo d'ogni specie, registri, ecc.
37 Olii vegetali d'ogni sorta.
38 Ombrelli in cotone.
39 Ossatura di ombrelli.
40 Pesci secchi e salati.
41 Pietre e lavagne, tagliate e preparate e tavole in mosaico.
42 Piume.
43 Porcellane di qualità comune.
44 Preparati chimici d'ogni sorta.
45 Prodotti marini, beche-de-mer, ecc.
46 Provviste da tavola d'ogni sorta e conserve alimentari.
47 Resina.
48 Sale.
49 Sevo.
50 Sete gregge, filate, tirate, borra e cascami.
51 Seta manifatturata e non tariffata altrimenti.
52 Stuoje di qualità superiore, tatamis giapponese.
53 Tappeti di juta, di canape, di feltro e di tappezzeria.
54 Tappetini per pavimento, d'ogni sorta.
55 Tavole di legno dolce.
56 The.
57 Tela incerata.
58 Tele di lino, cotone, qualità ordinaria e qualità semplice.
59 Tele oliate e per pavimenti d'ogni sorta.
60 Terraglie.
61 Tessuti in erba e tutti quelli in canape, in juta, ecc.

62 Tinture, colori, olii per colori e tutti i materiali usati per mescere colori.
63 Ventagli.
64 Vernice.
65 Vestiario ed effecti personali d'ogni sorta, cappelli, stivali, scarpe, ecc.
66 Vetri per finestre, semplici e colorati d'ogni qualità.
67 Zanzariere non di seta.
68 Zolfo.
69 Zucchero bruno e bianco d'ogni qualità, melasse e siroppi.
70 Tutti gli articoli non enumerati, parzialmente manifatturati.

Classe IV.

Merci d'importazione soggette ad un dazio del 10 per cento ad valorem.

1 Abiti fatti interamente di seta.
2 Apparecchi fotografici.
3 Articoli esplosivi usati per mine (importati sotto speciale permesso).
4 Birra, porter e sidro.
5 Canfora raffinata.
6 Capelli umani.
7 Carminio.
8 Carta colorata, di fantasia e di parati per muro.
9 Confetture e dolciumi d'ogni sorta.
10 Cristallerie d'ogni sorta.
11 Cuoio di qualità superiori, stampato o colorato o con figure.
12 Cuoio (manifatture in) d'ogni sorta.
13 Dipinti, stampe, fotografie, incisioni d'ogni sorta con cornice o senza.
14 Fili di seta e seta in matasse.
15 Foglie d'oro e d'argento.
16 Guttaperca manifatturata o no.
17 Lavori lacati comuni.
18 Legnami da costruzione, duri.
19 Materiali per suggelli, ecc.
20 Mobilie d'ogni sorta.
21 Ombrelli in seta.
22 Orologi a pendolo ed ordigni che il compongono.
23 Orologi e parti che li compongono in metallo comune, in nikel od in argento.
24 Polvere pei denti.
25 Porcellane di qualità superiore.
26 Sapone, qualità superiore.
27 Scatole armoniche.
28 Seta (manifatture di) come: gaze, crespo lustrini giapponesi, rasi, rasi damascati, rasi figurati, seterie bianche, ecc.
29 Sellerie ed arnesi da vetture.
30 Specchi argentati o no, con cornice o senza.
31 Strumenti musicali d'ogni sorta.

32 Tappeti di qualità superiore, come tappeti di Bruxelles, inglesi ed altre qualità non enumerate.
33 Tavole di legno duro.
34 Telescopi ed occhialini.
35 Valigie e bauli da viaggio.
36 Vasellame di metallo e lavori fini d'ogni sorta.
37 Vermiglio.
38 Vermouth.
39 Vini in botti e bottiglie d'ogni qualità.
40 Zanzariere di seta.
41 Zucchero candito.
42 Tutti gli articoli non enumerati, completamente manifatturati.

Classe V.

Merci d'importazione soggette ad un dazio del 20 per cento ad valorem.

1 Ambra.
2 Armi bianche, armi da fuoco, armi da caccia (importate sotto speciale permesso).
3 Avorio manifatturato o no.
4 Cocciniglia.
5 Corallo totalmente o parzialmente manifatturato.
6 Corna di rinoceronte.
7 Fiori artificiali.
8 Fuochi d'artificio.
9 Gioielleria fina o d'imitazione.
10 Ginseng, rosso, bianco, crudo o chiarificato.
11 Incenso (bacchette di).
12 Lacche superiori.
13 Legnami aromatici d'ogni sorta.
14 Monili, per capelli, in oro ed in argento.
15 Muschio.
16 Nidi di rondine.
17 Oggetti di Giada.
18 Opere d'arte.
19 Orologi e parti che li compongone in oro od in argento dorato.
20 Pellicce di qualità superiore, como martora, lontra di mare, di fiume castoro, ecc.
21 Perle.
22 Pietre preziose.
23 Profumi ed essenze.
24 Ricami in oro, argento, seta.
25 Smalti.
26 Spezie d'ogni sorta.
27 Spiriti e liquori in botti e bottiglie d'ogni sorta.
28 Tabacco sotto ogni forma e qualità.

29 Tappeti in velluto.
30 Tartaruga manifatturata o no.
31 Vasellame in oro ed in argento.
32 Velluto in seta.
33 Vetture.

Classe VI.

Merci proibite.

1 Droghe o medicine adulterate.
2 Armi, munzioni, ordigni da guerra come artigliera e cannoni, proiettili e bombe, armi da fuoco d'ogni specie, cartucce, armi bianche, lance o picche, salnitro, polveri da sparo, fulmicotone, dinamite ed altre sostanze esplosive.

Le autorità coreane accorderanno permessi speciali, per le importazioni di armi, armi da fuoco e munizioni per scopo di caccia o difesa personale in seguito a prova sufficiente che lo scopo allegato sia vero ed in perfetta buona fede.

3 Monete false d'ogni specie.
4 Oppio ad eccezione dell'oppio medicinale.

I bastimenti stranieri venduti in Corea, pagheranno un dazio di 25 cents per tonellata se bastimenti a vela e di 50 cents per tonnellata se bastimento a vapore.

Tariffa d'esportazione.

Classe I.

Merci esenti da dazio d'esportazione.

1 Verghe d'oro e d'argento raffinato.
2 Monete d'oro e d'argento d'ogni sorta.
3 Piante, alberi ed arbusti d'ogni sorta.
4 Campioni in quantità ragionevole.
5 Bagaglio dei viaggiatori.

Classe II.

Tutte le altre merci e prodotti indigeni non enumerati nella classe prima pagheranno un dazio ad valorem del 5 per cento.

L'esportazione del ginseng rosso è proibita.

Regolamenti.

I. Trattandosi d'importazione, e dazi ad valorem di questa Tariffa saranno calcolati sul prezzo effettivo delle merci al luogo di produzione o fabbricazione colla giunta del nolo, assicurazione, ecc. Trattandosi di esportazione, i dazi a valorem saranno calcolati sui prezzi di mercato in Corea.

II. I dazi potranno essere pagati in dollari messicani od in yen d'argento giapponesi.

III. I dazi della sovrascritta Tariffa d'importazione ed esportazione saranno convertiti, al più presto che sia possibile e per quanto lo si possa giudicare conveniente, in rate specifiche per accordo tra le competenti autorità dei due paesi.

Ferd. de Luca. *Kim-Piöng-si.*

Tariffa d'importazione trascritta alfabeticamente.

	Dazio ad valorem per 100
Abiti fatti interamente di seta	10
Aghi e spille	7 1/2
Allume	5
Ambra	20
Ancore e catene	5
Apparecchi fotografici	10
Armi bianche, armi da fuoco, armi da caccia (importate sotto speciale permesso)	10
Articoli esplosivi usati per mine (importate sotto speciale permesso)	20
Attrezzi d'agricoltura	franco
Avorio manifatturato o no	20
Bagagli da viaggiatore	franco
Bambù tagliato od intero	5
Bevande, come limonate, birra ginger, acqua di soda e minerale	7 1/2
Birra, porter e sidro	10
Bottoni, fibbie, gancetti ed occhielli	7 1/2
Bozzoli	7 1/2
Calce	5
Campioni in quantità ragionevale	franco
Candele	7 1/2
Canevacci	7 1/2
Canfora cruda	5
Canfora raffinata	10
Capelli umani	10
Carbone coke	5
Carbone di legno	7 1/2
Carminio	10
Carne fresca	5
Carne secca e salata	7 1/2
Carta colorata di fantasia e di parati per muro	10
Carta, qualità comune	5
Carta di tutti i generi non tariffata altrimenti	7 1/2
Cemento	7 1/2
Cera d'alveari o vegetale	7 1/2
Cherosino, petrolio ed altri olii minerali	5

	Dazio ad valorem per 100
Cocciniglia	20
Confetture e dolciumi d'ogni sorta	15
Colla di pesce d'ogni sorta	7 1/2
Coltelli e articoli di coltelleria d'ogni sorta	7 1/2
Coperte e discese di letto	7 1/2
Cordami e funi d'ogni sorta e dimensione	7 1/2
Corallo totalmente o parzialmente manifatturato	20
Corde e spago d'ogni genere, eccetto in seta	5
Corna ed unghie d'animali, d'ogni sorta che non sia tariffata altrimenti	5
Corna di rinoceronte	20
Corregge di cuoio, tutte le qualità ordinarie e semplici	7 1/2
Cortecce di quercia e altri articoli per scopi di tanneria	5
Cotone greggio	5
Cotone (manifatture in) d'ogni sorta	7 1/2
Cotone e lana miste (manifatture in) d'ogni sorta	7 1/2
Cotone e seta miste (manifatture in) d'ogni sorta	7 1/2
Crine d'ogni sorta, eccetto umano	7 1/2
Cristalleria d'ogni sorta	10
Cuojo e pelli greggie e non preparate	5
Cuojo di qualità superiori, stampato, colorato o con figure	10
Cuojo e pelli, tannate e preparate	7 1/2
Cuojo (manifattura in) d'ogni sorta	10
Dipinti, stampe, fotografie, incisioni d'ogni sorta con cornice o senza	10
Droghe e medicine d'ogni genere	5
Farine di frumento d'ogni sorta	5
Fave, piselli, legumi d'ogni genere	5
Feltro	7 1/2
Fiammiferi	5
Filati d'ogni sorta, in cotone, lana, canape, ecc.	5
Fili di seta e seta in matasse	10
Fiori artificiali	20
Foglie di ferro, di stagno, di rame e d'ogni altra sorta, eccetto d'oro e d'argento	7 1/2
Foglie d'oro e d'argento	10
Frutti freschi d'ogni sorta	5
Frutti secchi, salati e conservati	7 1/2
Fuochi d'artificio	20
Giojelleria fina od imitazione	20
Ginseng, rosso, bianco, crudo e chiarificato	20
Glutini	5
Gomme	7 1/2
Grano e frumento d'ogni sorta	5
Guano e concimi d'ogni sorta	5
Guattaperca manifatturata o no	10
Incenso (bacchette di)	20

	Dazio ad valorem per 100
Lacche superiori	20
Lampade d'ogni sorta	7½
Lana di montone, greggia	5
Lana (manifatture di) d'ogni sorta	7½
Lana e seta miste (manifatture di) d'ogni sorta	7½
Lanterne di carta	5
Lavori laccati comuni	10
Legnami aromatici d'ogni sorta	20
Legnami da costruzione, duri	16
Legnami da costruzione, teneri	7½
Legno di pino	7½
Libri, mappe, carte geografiche, idrografiche, ecc.	franco
Lino, canapa e canape indiana (jute)	5
Liquori alcoolici in giare	7½
Maccheroni, vermicelli e paste d'Italia	7½
Marmi in blocco	5
Materiale per sigilli, ecc.	10
Mattoni e tegole	5
Metalli d'ogni sorta in barre, blocchi, tavole, placche, bacchette, strisce, ecc., e ferro vecchio od in frammenti	5
Metalli d'ogni sorta, tubi e condotti, metalli corrugati o galvanizzati, fili di metallo, acciajo, piatti di stagno, nikel platino, argento vivo, argento di Germania, rame bianco, metallo giallo, oro ed argento non raffinati	7½
Metallo manifatturato d'ogni sorta, come chiodi, viti, ordigni, macchine, ordegni da ferrovie e chiancaglierie	7½
Mobili d'ogni sorta	10
Modelli d'invenzione	franco
Monete d'oro e d'argento	franco
Monili per capelli in oro ed in argento	20
Muschio	20
Nidi di rondini	20
Occhiali	7½
Oggetti di Giade	20
Oggetti da scrittojo d'ogni specie, registri, ecc.	7½
Olii vegetali d'ogni sorta	7½
Olii in pani (Oil cake)	5
Olio di legno (T'ung-yn)	5
Ombrelli di carta	5
Ombrelli in cotone	7½
Ombrelli in seta	10
Opere d'arte	20
Orologi a pendolo ed ordigni che li compongono	10
Orologi e parti che li compongono, in metallo comune, in nikel od in argento	10

	Dazio ad valorem per 100
Orologi e parti che li compongono, in oro ed in argento dorato	20
Ossa	5
Ossatura di ombrelli	7 1/2
Pali tagliati od interi	5
Pece e catrame	5
Pellicce di qualità superiore, come martora, lontra di mare, di fiume, castoro, ecc.	20
Pepe non macinato	5
Perle	20
Pesce fresco	5
Pesce secco e salato	7 1/2
Piante, alberi ed arbusti d'ogni genere	franco
Pietre e lavagne tagliate e preparate, e tavole di mosaico	7 1/2
Pietre focaie	5
Pietre preziose	20
Piume	7 1/2
Polvere pei denti	10
Pompe per fuoco	franco
Porcellane di qualità comune	7 1/2
Porcellane di qualità superiore	10
Preparati chimici d'ogni sorta	7 1/2
Prodotti marini, come alza (Becche-le-mer), ecc.	7 1/2
Profumi ed essenze	20
Provviste da tavola d'ogni sorta e conserve alimentari	7 1/2
Resina	7 1/2
Ricami in oro, argento, seta	20
Sacchi d'imballaggio, stuoje d'imballaggio, corde idem, piombo idem	franco
Sale	7 1/2
Sapone, qualità comune	5
Sapone, qualità superiore	10
Scatole armoniche	10
Sego	7 1/2
Sete greggie, filate, tirate, borra e cascami	7 1/2
Sete (manifatture di) come gaze, crespo, lustrini giapponesi, rasi, rasi damascati, rasi figurati, seterie bianche, ecc.	10
Sete manifatturate non tariffate altrimenti	7 1/2
Selleria ed arnesi da vettura	10
Semenze d'ogni sorta	5
Smalti	20
Soy (sorta di salsa) giapponese e cinese	5
Specchi, argentati o no, con cornice o senza	10
Spezie d'ogni sorta	20
Spiriti e liquori in botti e bottiglie d'ogni sorta	20
Strumenti scientifici, cioè di fisica, di matematica, di meteorologia, di chimica, di chirurgia coi loro accessori	franco

	Dazio ad valerem per 100
Strumenti musicali d'ogni sorta	10
Stadere e bilance	5
Stuoje per pavimenti, cinese, giapponesi, di qualità comune	5
Stuoje di qualità superiore, tatamis giapponese, ecc.	7 1/2
Tabacco sotto ogni forma e qualità	20
Tappeti di juta, di canape, di feltro e di tappezzeria	7 1/2
Tappeti di qualità superiore, come tappeti di Bruxelles, inglesi e di altre qualità non enumerate	10
Tappeti in velluto	20
Tappetini per pavimenti d'ogni sorta	7 1/2
Tartaruga manifatturata o no	20
Tavole di legno dolce	7 1/2
Tavole di legno duro	10
Thè	7 1/2
Tela incerata	7 1/2
Tele di lino, lino e cotone, qualità ordinarie e qualità semplici	7 1/2
Tele oliate e per pavimento, d'ogni sorta	7 1/2
Telescopi ed occhialini	10
Terraglie	7 1/2
Tessuti d'erba e tutti quelli in canape, juta, ecc.	7 1/2
Tinture, colori, olii per colori e tutti i materiali usati per mescere i colori	7 1/2
Tipi per stampa, vecchi e nuovi	franco
Valigie e bauli da viaggio	10
Vasellame in oro ed in argento	20
Vasellame di metallo e lavori fini d'ogni sorta	10
Vegetabili, freschi, secchi e salati	5
Velluto in seta	20
Ventagli	7 1/2
Verghe d'oro e d'argento raffinato	franco
Vermiglio	10
Vermouth	10
Vernici	7 1/2
Vestiario ed effetti personali d'ogni sorta, cappelli, stivali, scarpe, ecc.	7 1/2
Vetri per finestre, semplici e colorati d'ogni qualità	7 1/2
Vetture	20
Vini in botti e bottiglie d'ogni qualità	10
Zanzariere non di seta	7 1/2
Zanzariere di seta	10
Zolfo	7 1/2
Zucchero bruno e bianco, d'ogni qualità, melasse e siroppi	7 1/2
Zucchero candito	10
Tutti gli articoli non enumerati greggi e non manifatturati	5
Tutti gli articoli parzialmente manifatturati	7 1/2
Tutti gli articoli totalmente manifatturati	10

I bastimenti esteri, venduti in Corea, pagheranno 25 cents per tonnellata, se a vela, e 50 cents se a vapore.

Ferd. de Luca.
Kim-Piönk-si.

40.

ITALIE, SIAM.

Convention pour régler le trafic des boissons dans le Royaume de Siam; signée à Rome le 5 juillet 1884*).

Raccolta Uff. Serie 3a No. 3742.

Sua Maestà il Re d'Italia e Sua Maestà il Re di Siam, avendo riconosciuto la utilità di sottoporre a certe regole il commercio delle bevande nel regno di Siam, hanno nominato a questo effetto, per loro rispettivi plenipotenziari, cioè:

Sua Maestà il Re d'Italia:

Il cavaliere Pasquale Stanislao Mancini, ministro di Stato, deputato al Parlamento nazionale, e suo ministro segretario di Stato per gli affari esteri, ecc., ecc. e

Sua Maestà il Re di Siam:

Il principe Prisdang, suo inviato straordinario e ministro plenipotenziario a Roma;

i quali, dopo essersi comunicati i loro poteri, trovati in buona e debita forma, hanno stabilito i seguenti articoli:

Art. 1.

I sudditi italiani potranno importare da qualsiasi paese e sotto qualsiasi bandiera, come pure vendere, nel regno di Siam, delle bevande fermentate ed ogni specie di bevande distillate di cui il titolo alcoolico non sia superiore a 50 gradi misurati all'alcoolometro di Gay Lussac, mediante il pagamento di un diritto d'entrata che non potrà essere più elevato dei diritti interni che gravano le bevande fermentate o distillate d'origine siamese.

Essi potranno pure importare e vendere delle bevande spiritose di un titolo superiore a 50 gradi, ma queste bevande, finchè non ne saranno fabbricate in Siam del medesimo titolo, potranno essere assoggettate ad un diritto addizionale stabilito proporzionalmente secondo la base adottata per le bevande spiritose di un titolo inferiore.

Per ciò che riguarda i vini, il diritto d'entrata non potrà, in tutti i casi, eccedere l'8 per cento del valore.

I diritti sugli spiriti importati, i vini e la birra prenderanno il luogo

---

*) L'échange des ratifications a eu lieu à Paris le 11 mars 1886.

del diritto d'importazione del 3 por cento stabilito dal trattato del 3 ottobre 1868 e non saranno considerati come addizionali a questo diritto.

Gli spiriti, la birra ed i vini non potranno essere assoggettati ad alcun altro diritto, tassa od imposta.

Art. 2.

La tariffa dei diritti di assisa stabiliti per le bevande spiritose fabbricate in Siam dovrà essere comunicata dal Governo siamese al console d'Italia a Bangkok, e nel caso in cui questi diritti venissero ad essere rialzati, i nuovi diritti non saranno applicabili alle bevande spiritose importate da sudditi italiani, che allo spirare di un termine di sei mesi a datare dal giorno in cui saranno stati notificati dal Governo siamese al console d'Italia a Bangkok.

Art. 3.

Il saggio delle bevande importate nel regno di Siam sarà fatto da due periti designati, l'uno dall'autorità siamese, l'altro dal negoziante importatore, e, in suo difetto dal console d'Italia.

In caso di disaccordo, i periti nomineranno un terzo arbitro.

Art. 4.

Ogni individuo che vorrà vendere al minuto bevande fermentate o distillate dovrà munirsi di un permesso speciale (licenza). Questo permesso non potrà essere rilasciato che dall'autorità siamese, che non potrà rifiutarlo senza un motivo giusto e ragionevole.

I commercianti al minuto, siamesi o stranieri, che venderanno bevande di origine straniera importate da sudditi italiani, non potranno essere assoggettati a tasse diverse o più elevate di quelli che venderanno bevande di fabbrica siamese.

Le altre condizioni alle quali potrà essere subordinato il rilascio del permesso o licenza, saranno fissate ulteriormente di comune accordo fra i due Governi.

Egli è, d'altra parte, ben inteso che i portatori di permesso o licenza dovranno, per la vendita delle bevande conformasi alle leggi e regolamenti del regno di Siam.

Il Governo siamese s'impegna, dal canto suo, a non inceppare in alcuna guisa la vendita al minuto delle bevande fermentate o distillate d'origine straniera che non fossero riconosciute contrarie alla salute pubblica.

Art. 5.

L'analisi delle bevande pretese nocive sarà fatta nelle condizioni indicate nell'art. 3.

Allorchè le bevande sottoposte ad analisi nelle dette condizioni saranno state dichiarate nocive alla salute pubblica, il Governo siamese ne darà avviso agl'importatori, consegnatarii o detentori di questi prodotti, che dovranno riesportarli dentro un termine di tre mesi dopo questa notificazione.

Nel caso in cui la riesportazione di queste bevande non fosse effettuata nel termine prescritto; il Governo siamese potrà farle sequestrare e distruggere, sotto riserva del rimborso dei diritti che saranno stati pagati all'entrata di questi prodotti nel regno di Siam.

Art. 6.

I sudditi italiani godranno sempre degli stessi diritti e privilege riguardo alla importazione ed alla vendita degli spiriti, della birra, dei vini e bevande spiritose e riguardo al permesso (licenza), che quelli di cui godranno i sudditi siamesi od i sudditi della nazione più favorita, ed avranno la facoltà della scelta fra questi due trattamenti; parimente gli spiriti, la birra, i vini e le bevande spiritose importati dall'Italia godranno, per ogni rispetto, degli stessi privilegi di cui godranno i consimili articoli importati da qualunque altro paese a cui sarà accordato il trattamento più favorevole a questo riguardo.

È ben inteso che i sudditi italiani non saranno tenuti a conformarsi alle disposizioni della presente convenzione se non in quanto i cittadini o sudditi delle altre nazioni vi saranno pure assoggettati e le osserveranno in ogni circostanza.

Art. 7.

Il presente Accordo entrerà in vigore ad una data che verrà ulteriormente stabilita, di comune accordo, fra i due Governi, e resterà obbligatorio fino allo spirare di un termine di sei mesi dal giorno in cui sarà stato denunziato.

Se il presente Accordo venga a terminare, gl'impegni risultanti dal trattato esistente fra l'Italia ed il Siam rientreranno in vigore e sussisteranno tali quali erano avanti la firma di esso Accordo per quanto riguarda la importazione e la vendita delle bevande al Siam.

Art. 8.

Il presente Accordo sarà ratificato e le ratifiche ne saranno scambiate al più presto possibile.

Fatto in doppio originale a Roma li cinque luglio milleottocentoottantaquattro, corrispondente al tredicesimo giorno della luna crescente del mese Asathnamas dell'anno Scimmia, sesta decade, milleduecentoquarantasei dell'era astronomica siamese.

P. S. Mancini.
Prisdang.

41.

ITALIE, FRANCE.

Convention concernant la protection des oeuvres littéraires et artistiques et Protocole; signés à Paris le 9 juillet 1884*).

Racc. Uff. 2917 serie 3a.

Sa Majesté le Roi d'Italie et le Président de la République française, également animés du désir d'apporter aux accords internationaux existants pour la garantie de la propriété littéraire et artistique les modifications que l'expérience a suggérées, ont jugé à propos de conclure, dans ce but, une nouvelle Convention et ont nommé, à cet effet, pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie

Son Excellence M. le Général Comte Menabrea, Marquis de Val Dora, Son Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire près le Gouvernement de la République française, etc., etc.; et

Le Président de la République Française

M. Jules Ferry, Député, Président du Conseil, Ministre des Affaires Etrangères, etc., etc., etc.

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins-pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1.

Les auteurs d'oeuvres littéraires, scientifiques ou artistiques, que ces oeuvres soient publiées ou non, jouiront, dans chacun des deux pays, réciproquement, des avantages qui y sont ou y seront accordés par la loi pour la protection des ouvrages de littérature, de science ou d'art, et ils y auront la même protection et le même recours légal contre toute atteinte portée à leurs droits, que si cette atteinte avait été commise à l'égard d'auteurs nationaux.

Toutefois ces avantages ne leur seront réciproquement assurés que pendant l'existence de leurs droits dans le pays d'origine, et la durée de leur jouissance dans l'autre pays ne pourra excéder celle fixée par la loi pour les auteurs nationaux.

L'expression »oeuvres littéraires, scientifiques ou artistiques« comprend les livres, brochures ou autres écrits, les oeuvres dramatiques ou dramatico-musicales, les compositions musicales, les oeuvres chorégraphiques; les oeuvres de dessin, de peinture, de sculpture, de gravure; les litographies, les illustrations, les photographies; les cartes géographiques, plans, croquis et oeuvres plastiques, concernant la géographie, la topographie, l'architecture, les sciences naturelles; et, en général, toute production quelconque du domaine littéraire, scientifique ou artistique.

---

*) Les ratifications ont été échangées le 21 janvier 1885.

Art. 2.

Sont absolument prohibées, dans chacun des deux Etats contractants, l'impression, la publication, la circulation, la vente, l'exposition, l'importation ou l'exportation d'ouvrages littéraires, scientifiques ou artistiques contrefaits ou d'objets de reproduction non autorisés, soit que les dites contrefaçons ou reproductions non autorisées proviennent de l'un des deux Pays contractants, soit qu'elles proviennent d'un Pays tiers quelconque.

La même prohibition s'applique également à toute représentation ou exécution publique et non autorisée des oeuvres dramatiques, musicales, dramatico-musicales ou chorégraphiques des auteurs et compositeurs de l'autre Pays, que cette représentation ou exécution soit totale ou partielle, et qu'elle soit effectuée d'une manière quelconque, même avec des additions, des retranchements ou des variantes.

La représentation ou l'exécution publique, en Italie, d'une oeuvre dramatique, musicale, dramatico-musicale, ou chorégraphique française sera, en outre, interdite d'office par l'autorité locale, lorsque l'auteur ou compositeur aura adressé soit au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie, et du Commerce d'Italie, soit à l'autorité diplomatique ou consulaire italienne en France, la déclaration qu'il entend faire défendre la représentation ou l'exécution de son oeuvre à quiconque ne fournirait pas la preuve écrite et légalisée de son autorisation. La réception de cette déclaration donnera ouverture à la perception, au profit du Trésor Italien, d'une taxe de dix francs par oeuvre déclarée, pourvu que la publication de cette oeuvre soit postérieure à la mise en vigueur de la présente Convention. Si la dite taxe venait à être réduite ou supprimée vis-à-vis des auteurs italiens, les auteurs français en seraient, de plein droit, exonérés dans la même proportion.

Il est, d'ailleurs, bien entendu que l'accomplissement de la formalité dont il est fait mention au paragraphe précédent est purement facultatif, et que son omission ne préjudicierait en rien aux droits résultant, pour l'auteur français, de la présente Convention, notamment des articles Ier et 9.

Art. 3.

Les stipulations des art. 1er et 2 de la présente Convention s'appliqueront également aux éditeurs d'oeuvres publiées dans l'un des deux Pays et dont l'auteur appartiendrait à une nationalité tierce.

Art. 4.

Les mandataires légaux ou ayants-cause des auteurs, éditeurs, traducteurs, compositeurs, dessinateurs, peintres, sculpteurs, graveurs, architectes, lithographes, photographes, etc., jouiront réciproquement et à tous égards des mêmes droits que ceux que la présente Convention accorde aux auteurs, éditeurs, traducteurs, compositeurs, dessinateurs, peintres, sculpteurs, graveurs, architectes, lithographes, photographes etc. eux-mêmes.

Art. 5.

Les articles extraits de journaux ou recueils périodiques publiés dans

l'un des deux Pays pourront être reproduits, en original ou en traduction, dans l'autre Pays.

Mais cette faculté ne s'étendra pas à la reproduction, en original ou en traduction, des romans-feuilletons ou des articles de science ou d'art.

Il en sera de même pour les autres articles de quelque étendue, extraits de journaux ou de recueils périodiques, lorsque les auteurs ou éditeurs auront expressément déclaré, dans le journal ou le recueil même où ils les auront fait paraître, qu'ils en interdisent la reproduction.

En aucun cas l'interdiction stipulée au paragraphe précédent ne s'appliquera aux articles de discussion politique.

Sont interdites les appropriations indirectes non autorisées, telles que adaptations, imitations dites de bonne foi, transcriptions ou arrangements d'oeuvres musicales, dramatico-musicales ou chorégraphiques, et, généralement, tout emprunt quelconque aux oeuvres littéraires, dramatiques, scientifiques, ou artistiques, fait sans le consentement de l'auteur.

Art. 6.

Pour assurer à tous les ouvrages de littérature, de science ou d'art la protection stipulée par la présente Convention et pour que les auteurs des dits ouvrages soient, jusqu'à preuve contraire, considérés comme tels et admis en conséquence devant les tribunaux des deux Pays à exercer des poursuites contre les contrefaçons, il suffira que leur nom soit indiqué sur le titre de l'ouvrage, au bas de la dédicace ou de la préface, ou à la fin de l'ouvrage.

Pour les oeuvres anonymes ou pseudonymes, l'éditeur dont le nom est indiqué sur les ouvrages est fondé à sauvegarder les droits appartenants à l'auteur. Il est sans autre preuve réputé ayant-droit de l'auteur anonyme ou pseudonyme.

Art. 7.

Sont expressément assimilées aux ouvrages originaux les traductions faites, dans l'un des deux Pays, d'ouvrages nationaux ou étrangers.

Ces traductions jouiront à ce titre de la protection stipulées aux articles précédents en ce qui concerne leur reproduction non autorisée dans l'autre Pays.

Il est bien entendu, toutefois, que l'objet du présent article est simplement de protéger le traducteur par rapport à la version qu'il a donnée de l'ouvrage original, et non pas de conférer le droit exclusif de traduction au premier traducteur d'un ouvrage quelconque, écrit en langue morte ou vivante, hormis le cas prévu par l'article ci-après.

Art. 8.

Les auteurs de chacun des deux Pays jouiront, dans l'autre pays, du droit exclusif de faire ou de permettre la traduction de leurs ouvrages pendant dix années après la publication de la traduction de leur ouvrage autorisée par eux.

Pour jouir du bénéfice de cette disposition, la dite traduction auto-

risée devra paraître en totalité dans le délai de trois années à compter de la publication de l'ouvrage original.

Pour les ouvrages publiés par livraisons, le terme des trois années stipulé au paragraphe précédent ne commencera à courir qu'à dater de la publication de la dernière livraison de l'ouvrage original.

Dans le cas où la traduction d'un ouvrage paraîtrait par livraisons, le terme de dix années, stipulé au paragraphe 1er, ne commencera également à courir qu'à dater de la publication de la dernière livraison de la traduction.

Il est entendu que, pour les oeuvres composées de plusieurs volumes publiés par intervalles, ainsi que pour les bulletins ou cahiers publiés par des sociétés littéraires ou savantes ou par des particuliers, chaque volume, bulletin ou cahier sera, en ce qui concerne les termes de dix années et de trois années, considéré comme un ouvrage séparé.

Les auteurs d'oeuvres dramatiques ou dramatico-musicales seront, pendant la durée de leur droit exclusif de traduction, réciproquement protégés contre la représentation publique non autorisée de la traduction de leurs ouvrages.

Art. 9.

Toute contravention aux dispositions de la présente Convention entraînera les saisies, confiscations, condamnations aux peines correctionnelles et aux dommages-intérêts, déterminées par les législations respectives, de la même manière que si l'infraction avait été commise au préjudice d'un ouvrage ou d'une production d'origine nationale.

Les caractères constituant la contrefaçon, la reproduction ou l'exécution illicite seront déterminés par les tribunaux respectifs d'après la législation en vigueur dans chacun des deux Pays.

Art. 10.

Il est entendu que, si l'une des deux Hautes Parties contractantes accordait à un Etat quelconque, pour la garantie de la propriété intellectuelle, d'autres avantages que ceux qui sont stipulés dans la présente Convention, ces avantages seraient également concédés, dans les mêmes conditions, à l'autre Partie contractante.

Art. 11.

Pour faciliter l'exécution de la présente Convention, les deux Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer réciproquement les lois, décrets ou réglements que chacune d'elles aurait promulgués ou pourrait promulguer à l'avenir, en ce qui concerne la garantie ou l'exercice des droits de la propriété intellectuelle. Elles s'engagent à se communiquer également les listes imprimées des déclarations faites par les auteurs, à l'effet de sauvegarder leurs droits, devant les autorités compétentes respectives.

Art. 12.

Les dispositions de la présente Convention ne pourront, en quoi que

ce soit, porter préjudice au droit que chacune des deux Hautes Parties contractantes se réserve expressément de permettre, de surveiller ou d'interdire, par des mesures législatives ou administratives, la circulation, la représentation, ou l'exécution de tout ouvrage ou objet à l'égard duquel l'un ou l'autre Etat jugera convenable d'exercer ce droit.

Chacune des deux Hautes Parties contractantes conserve, d'ailleurs, le droit de prohiber l'importation dans ses propres Etats des oeuvres qui, d'après ses lois intérieures ou des stipulations souscrites avec d'autres Puissances, sont ou seraient déclarées contrefaçons.

Art. 13.

Les dispositions de la présente Convention seront applicables aux oeuvres antérieures à sa mise en vigueur, sous les réserves et conditions énoncées au Protocole qui s'y trouve annexé.

Art. 14.

La présente Convention restera en vigueur pendant dix années à partir du jour ou elle aura été mise à exécution et continuera ses effets jusqu'à ce qu'elle ait été dénoncée par l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes, et pendant une année encore après sa dénonciation.

Art. 15.

La présente Convention sera ratifiée, et les ratifications en seront échangées, à Paris, le plus tôt possible.

Elle sera exécutoire, dans les deux Pays, trois mois après l'échange des ratifications.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Paris, en double expédition, le mercredi 9 juillet 1884.

L. F. Menabrea.
Jules Ferry.

Protocole.

Les Plénipotentiaires soussignés, ayant jugé nécessaire de préciser et réglementer les droits accordés, par l'article 13 de la Convention littéraire et artistique conclue, en date de ce jour, entre l'Italie et la France, aux auteurs d'ouvrages antérieurs à la mise en vigueur de cette Convention, sont convenus de ce qui suit:

1° Le bénéfice des dispositions de la Convention conclue en date de ce jour est acquis aux oeuvres littéraires, scientifiques et artistiques antérieures à la mise en vigueur de cette Convention, qui ne jouiraient pas de la protection légale contre la réimpression, la reproduction, l'exécution ou la représentation publique non autorisées, ou la traduction illicite, ou qui auraient perdu cette protection par suite du non-accomplissement des formalités exigées.

L'impression des exemplaires en cours de fabrication licite au moment

de la mise en vigueur de la Convention conclue en date de ce jour pourra être achevée; ces exemplaires, ainsi que ceux qui seraient déjà licitement imprimés à ce même moment, pourront, nonobstant les dispositions de la Convention, être mis en circulation et en vente, sous la condition que, dans un délai de trois mois, un timbre spécial sera apposé, par les soins des Gouvernements respectifs, sur les exemplaires commencés ou achevés lors de la mise en vigueur.

De même, les appareils, tels que clichés, bois et planches gravées de toute sorte, ainsi que les pierres lithographiques existant lors de la mise en vigueur de la Convention, pourront être utilisés pendant un délai de quatre ans à dater de cette mise en vigueur, après avoir été revêtus d'un timbre spécial.

Il sera dressé, par les soins des Gouvernements respectifs, un inventaire des exemplaires d'ouvrages et des appareils autorisés aux termes du présent article.

2° Les oeuvres dramatiques ou dramatico-musicales publiées dans l'un des deux Pays, et représentées publiquement, en original ou en traduction, dans l'autre Pays, antérieurement à la mise en vigueur de la Convention conclue en date de ce jour, jouiront également de la protection légale contre la représentation illicite.

3° La représentation ou l'exécution publique, en Italie, de ces oeuvres dramatiques ou dramatico-musicales, ainsi que des oeuvres musicales ou chorégraphiques françaises, sera interdite d'office par l'autorité locale, pourvu que l'auteur ou compositeur ou ses ayants droit aient adressé, soit au Ministère de l'Agricolture, de l'Industrie et du Commerce d'Italie, soit à l'autorité diplomatique ou consulaire italienne en France, la déclaration qu'ils entendent faire défendre la représentation ou l'exécution des dites oeuvres à quiconque ne fournirait pas la preuve écrite et légalisée de leur autorisation. Toutes les oeuvres appartenant à un même auteur ou éditeur pourront être comprises dans une seule déclaration, dont la réception donnera ouverture à la perception, au profit du Trésor Italien, d'une taxe de trente francs, quel que soit le nombre des oeuvres comprises dans la déclaration. Il est bien entendu que l'accomplissement de cette formalité est purement facultatif, et que son omission ne préjudicierait en rien aux droits résultant, pour les auteurs français, du présent Protocole.

4° Pour le droit de traduction, ainsi que pour la représentation publique, en traduction, des oeuvres antérieures à la mise en vigueur de la Convention conclue en date de ce jour, les auteurs jouiront des avantages résultant de l'article 8 de cette Convention, en ce qui concerne l'extension des délais stipulés par la Convention du 29 juin 1862, pour la publication des traductions, pourvu toutefois que les dites délais ne soient pas expirés, au moment de la mise en vigueur de la Convention conclue en date de ce jour, ou que, ce délai étant expiré, aucune traduction n'ait paru ou aucune représentation n'ait eu lieu depuis lors.

Le présent Protocole, qui sera considéré comme faisant partie intégrante de la Convention en date de ce jour et ratifié avec elle, aura même force, valeur et durée que cette Convention.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent Protocole et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait à Paris, en double expédition, le 9 juillet 1884.

L. F. Menabrea.
Jules Ferry.

42.

ITALIE, BELGIQUE.

Déclaration relative au système de jaugeage des navires de mer; signée à Rome le 29 juillet 1884.

Racc. Ufficiale. Serie 3a 2599.

Déclaration.

Le gouvernement de S. M. le Roi d'Italie et le gouvernement de S. M. le Roi des Belges, considérant qu'une méthode identique (système Moorsam) a été adoptée, tant dans le royaume d'Italie que dans le royaume de Belgique, pour le jaugeage des navires de mer, sauf certaines différences portant sur les déductions de tonnage à accorder pour les espaces occupés par les appareils de force motrice des navires à vapeur, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1.

Les navires à voiles italiens jaugés d'après la méthode susmentionnée seront admis dans les ports belges, de même que les navires à voiles belges, dont le jaugeage aura été fait d'après le même système, seront admis dans les ports italiens, sans être assujettis, pour le paiement des droits de navigation, à aucune nouvelle opération de jaugeage, le tonnage net inscrit sur les papiers de bord étant considéré comme équivalant au tonnage net des navires nationaux.

Art. 2.

La même dispense de jaugeage existera pour les navires à vapeur, avec cette réserve que l'Italie appliquera aux navires belges et la Belgique appliquera aux navires italiens pour le calcul du tonnage net, les règles de déduction qui, dans chaque pays, sont en vigueur pour les navires nationaux. L'application de ces règles de déduction se fera, autant que possible, à l'aide des indications contenues dans les certificats de jaugeage, et aucun espace ne sera soumis à un nouveau mesurage, si sa capacité est indiquée dans les dits certificats.

Dans le cas où il serait nécessaire de remesurer partiellement les locaux occupés par les appareils moteurs, les soutes à charbon, ou d'autres

locaux, les frais seront calculés d'après les règlements en vigueur dans les pays respectifs, mais seulement en raison des espaces qui auront été réellement jaugés.

Art. 3.

Les certificats de jaugeage auxquels se réfère la présente déclaration sont, pour les navires belges, ceux qui auront été délivrés par les autorités compétentes belges à partir du 1er janvier 1884, et, pour les navires italiens, ceux qui auront été délivrés par les autorités compétentes italiennes à partir du 1er juillet 1873 s'ils s'agit de voiliers, et à partir du 21 septembre s'il s'agit de bâtiments à vapeur.

En foi de quoi les soussignés ont dressé la présente déclaration qui entrera en vigueur le 1er septembre 1884 et y ont apposé leur signature ainsi que le cachet de leurs armes.

Fait en double à Rome, le 29 juillet 1884.

Le Ministre des affaires étrangères
de S. M. le Roi d'Italie.
Mancini.
Le Chargé d'affaires del a Belgique.
A. le Ghait.

43.

ITALIE, FRANCE.

Déclaration pour régulariser le mouvement des produits dont l'exportation donne lieu à une restitution de droits; signée à Paris le 14 février 1885.

Racc. uff. 3361 (serie 3a).

Déclaration.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie et le Gouvernement de la République française, en vue de régulariser, entre les douanes-frontières des deux Etats, le mouvement des produits dont l'exportation donne lieu à une restitution de droits, à des décharges d'obligation ou à la libération d'engagements cautionnés, sont convenus des dispositions suivantes:

« Les acquits à caution et les expéditions délivrés par l'Administration française pour les marchandises sortant par Vintimille ou Modane et dont l'exportation donne lieu à la décharge ou à la restitution des droits ou à la libération d'engagements cautionnés, devront être visés par la douane italienne et ne pourront être régularisés définitivement qu'à cette condition.

« De même les aquits à caution et les expéditions délivrés par l'Administration italienne pour des marchandises sortant par les mêmes bu-

reaux et dont l'exportation donne lieu à la décharge ou à la restitution de droits ou à la libération d'engagements cautionnés, devront être visés par la douane française et ne pourront être régularisés définitivement qu'a cette condition.

« Ces dispositions sont applicables:

« 1° aux boissons et autres produits de toute nature pour lesquels des primes, des remboursements, des droits ou des décharges d'obligation sont accordés à l'exportation de l'un ou de l'autre pays;

« 2° aux marchandises étrangères sortant de l'un des Etats sous le régime du transit ou en réexportation d'entrepôt, ainsi qu'aux marchandises nationales admises à des restitutions de taxes.

« La date de la mise en vigueur de la présente Déclaration sera ultérieurement fixée, d'un commun accord entre les deux Gouvernements ».

En foi de quoi, les soussignés, duement autorisés à cet effet, ont signé la présente Déclaration et y ont apposé leurs cachets.

Fait double, à Paris, le 14 février 1885.

L. F. Menabrea.
Jules Ferry.

44.

ITALIE, DANEMARK.

Déclaration concernant le jaugeage des navires; signée à Rome le 10 mars 1885.

Racc. Uff. 3026 serie 3a.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Danemark, désirant de simplifier par un nouvel arrangement les règles fixées pour la reconnaissance mutuelle des lettres de jauge des navires des deux pays par la déclaration échangée entre les deux Gouvernements en date du 1er septembre 1873, ont autorisé les soussignés à déclarer ce qui suit:

Les navires à voiles italiens et danois arrivant dans un port danois ou italien seront exemptés de tout remesurage, et le tonnage net inscrit dans leurs certificats de jauge sera admis comme base pour le calcul des droits à acquitter dans le port étranger.

Les navires à vapeur italiens seront soumis dans les ports danois à un remesurage partiel afin de déterminer la déduction pour la chambre des machines d'après la règle dite Danube Rule adoptée dans le Royaume de Danemark, sans toutefois qu'il en résulte pour ces navires ni dépenses ni perte de temps.

Les navires à vapeur danois seront exemptés de tout remesurage dans les ports italiens, et leur tonnage net, calculé d'après la règle Bri-

tish Rule, qui est inscrit dans une rubrique spéciale au verso de leurs certificats de nationalité et d'enregistrement, sera pris pour base du calcul des droits à acquitter dans ces ports.

Le présent arrangement entrera en vigueur vingt jours après l'échange des déclarations.

Fait à Rome, en double original, le 10 mars 1885.

Le Ministre secrétaire d'Etat pour les affaires étrangères de S. M. le Roi d'Italie.
Mancini.

L'Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi de Danemark près S. M. le Roi d'Italie.
J. Hegermann Lindencrone.

45.

ITALIE, DANEMARK.

Déclaration relative à l'assistance réciproque des marins délaissés; signée à Rome le 21 mai 1885.

Racc. Uff. 3165 serie 3a.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Danemark désirant régler l'assistance à donner, dans certains cas, aux marins délaissés des pays respectifs, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, sont convenus de ce qui suit.

Lorsqu'un marin de l'un des Etats contractants, après avoir servi à bord d'un navire appartenant à l'autre Etat, se trouvera, par suite de naufrage ou pour d'autres causes, délaissé sans ressources, soit dans un pays tiers, soit dans les colonies de ce pays, soit dans le territoire ou les colonies de l'Etat dont le navire porte le pavillon, le Gouvernement de ce dernier Etat sera tenu d'assister ce marin jusqu'à ce qu'il embarque de nouveau ou trouve un autre emploi ou jusqu'à son arrivée dans son propre pays, ou, enfin, jusqu'à son décès.

Il est toutefois entendu que le marin placé dans la situation prévue au paragraphe précédent, devra profiter de la première occasion qui se présentera pour justifier devant les autorités compétentes de l'Etat appelé à lui prêter assistance, de son dénûment et des causes qui l'ont amené. Il devra prouver, en outre, que ce dénûment est la conséquence naturelle de son débarquement. Faute de quoi, le marin sera déchu de son droit d'assistance.

Il sera également déchu de ce droit dans le cas où il aura déserté ou aura été renvoyé du navire pour avoir commis un crime ou un délit, ou l'aura quitté par suite d'une incapacité de service occasionnée par une maladie ou une blessure résultant de sa propre faute.

L'assistance comprend l'entretien, l'habillement, les soins médicaux, les médicaments, les frais de voyage, et en cas de mort, les dépenses de funérailles.

Le présent arrangement sera exécutoire à partir du 1er août prochain et restera en vigueur jusqu'à ce que l'une ou l'autre des parties contractantes ait annoncé, une année d'avance, son intention d'en faire cesser les effets.

En foi de quoi les soussignés ont signé le présent arrangement et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double à Rome le 21 mai 1885.

Mancini.
Hegermann Lindencrone.

46.

ITALIE, ZANZIBAR.

Traité d'amitié et de commerce; signé à Zanzibar le 28 mai 1885 *).

Raccolta Ufficiale delle leggi. No. 4242 serie 3a.

S. M. Umberto I, Re d'Italia e S. A. Saïd Barghash Bin Saïd, sultano di Zanzibar, desiderando stabilire fra essi amichevoli rapporti, onde favorire e dare maggiore incremento ai commerci esistenti fra i loro dominî, hanno convenuto di fare un trattato di amicizia e di commercio.

S. M. il Re d'Italia ha nominato a quest'uopo suoi rappresentanti il capitano di fregata Matteo cav. Fecarotta e il capitano Antonio cav. Cecchi.

S. A. il sultano di Zanzibar ha destinato a rappresentarlo il suo segretario Mohammed Bin Salem Bin Mohammed el Mauli.

Il capitono di fregata Matteo cav. Fecarotta e il capitano Antonio cav. Cecchi, scambiati col rappresentante del sultano di Zanzibar i poteri loro conferiti, hanno concluso i seguenti articoli:

Art. 1.

Ai sudditi di S. A. il sultano die Zanzibar sarà concessa piena libertà di entrare, risiedere, commerciare e viaggiare colle loro mercanzie, sia in Italia, che nelle colonie italiane del Mar Rosso; la stessa libertà sarà pure accordata ai sudditi di S. M. il Re d'Italia negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar.

I sudditi di ciascuno di questi due paesi avranno reciprocamente diritto, trovandosi nell'altro, a tutti i privilegi e vantaggi che, in ispecie

---

*) Les ratifications ont été échangées.

rispetto al commercio, sono o potranno essere accordati ai sudditi della nazione più favorita.

Art. 2.

I sudditi di S. M. il Re d'Italia avranno facoltà die comperare, di vendere o di prendere in affitto terre, case e magazzeni negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar. Nessuno potrà, sotto alcun pretesto, penetrare nelle case, nei magazzeni od in altre proprietà di italiani o di persone che si trovassero al loro servizio, senza il consenso del proprietario, ammenochè ciò non abbia luogo coll'intervento del console di S. M. il Re d'Italia.

Gli italiani non potranno, per alcun motivo, essere trattenuti, contro la loro volontà, negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar.

I sudditi di S. A. il sultano di Zanzibar godranno, negli stati di S. M. il Re d'Italia, degli stessi diritti menzionati per gl'italiani in questo articolo.

Art. 3.

I sudditi di S. A. il sultano di Zanzibar che si trovassero al servizio degl'italiani godranno della stessa protezione accordata a questi. Ma se i sudditi di Sua Altezza si renderanno colpevoli di qualche reato od infrazione che ricada sotto la podestà della legge, verranno congedati dagl'italiani al cui servizio si trovano, e consegnati alle autorità locali.

Art. 4.

S. M. il Re d'Italia e S. A. il sultano di Zanzibar avranno reciprocamente diritto di nominare dei consoli od agenti consolari nei loro rispettivi stati. E questi consoli od agenti consolari godranno degli stessi privilegi, immunità ed esenzioni accordate a quelli della nazione più favorita.

Art. 5.

Le autorità dipendenti da S. A. il sultano di Zanzibar non interverranno mai nelle questioni che possono sorgere fra sudditi italiani, o fra questi e quelli di altra nazione cristiana.

Nelle divergenze fra un suddito di S. A. il sultano di Zanzibar ed un italiano, se la querela verrà spôrta dal primo, spetterà al console di S. M. il Re d'Italia il giudicare la questione; ma se invece la querela verrà mossa da un italiano, contro qualcuno dei sudditi di Sua Altezza, o di altra potenza mussulmana, la vertenza sarà giudicata da S. A. il sultano di Zanzibar, o da persona da lui designata. In questo caso, però, non si procederà contro l'imputato, che in presenza del console italiano o di chi ne fa le veci.

Nelle contestazioni fra un italiano ed un suddito di S. A. il sultano di Zanzibar, la deposizione di persona convinta di falsa testimonianza in un processo precedente sarà respinta, sia che il giudizio venga discusso

dinanzi al console italiano, sia dinanzi a S. A. il sultano o ad un suo rappresentante.

Art. 6.

I beni di un italiano morto negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar, o di un suddito di Sua Altezza morto nei domini di S. M. il Re d'Italia, saranno rimessi agli eredi o esecutori testamentari, o, in loro mancanza, ai consoli o agenti consolari della nazione cui apparteneva il defunto.

Art. 7.

Se un italiano fallisse negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar, il console d'Italia avrà il dovere di prendere possesso dei beni del fallito e di rimetterli ai suoi creditori, perchè siano divisi fra essi. Con cio il fallito s'intenderà esonerato da ogni ulteriore obbligo verso i suoi creditori; e quand'anche acquistasse in seguito nuovi beni, questi non potranno mai essere devoluti per completare i suoi pagamenti.

S'intende bene che il console d'Italia adopererà tutti i mezzi che sono in suo potere per operare, nell'interesse dei creditori, il sequestro di tutto ciò che il fallito possiede in altri paesi, e per constatare che al momento in cui egli venne dichiarato insolvibile, aveva ceduto, senza riserve, quanto possedeva.

Art. 8.

Se un suddito di S. A. il sultano di Zanzibar rifiuta o cerca in qualche modo di sottrarsi al pagamento di un debito contratto verso un italiano, le autorità dipendenti da S. A. il sultano presteranno al creditore tutto quell'aiuto che gli sarà necessario per ricuperare ciò che gli è dovuto; e d'altra parte il console d'Italia presterà tutta la sua assistenza ai sudditi di Sua Altezza il sultano, per ottenere il pagamento dei debiti che essi hanno a reclamare da un italiano.

Art. 9.

I sudditi di S. M. il Re d'Italia pagheranno per le loro mercanzie e pei loro bastimenti, così all'entrata come all'uscita dai porti del sultanato di Zanzibar, le tasse di cui sono gravati i sudditi della nazione più favorita.

Così pure i bastimenti appartenenti a S. A. il sultano di Zanzibar, od ai suoi sudditi, saranno tenuti a pagare, entrando nei porti del Regno d'Italia, gli stessi diritti cui viene assoggettata la nazione più favorita.

Soddisfatte queste condizioni, le mercanzie potranno, senz'altro, essere vendute, sia all'ingrosso, che al minuto.

Nessuna imposta potrà esigersi dai bastimenti italiani che entrassero nei porti del sultanato di Zanzibar per eseguirvi delle riparazioni, per fornirsi di viveri o raccogliervi informazioni sul commercio locale.

I bastimenti italiani godranno altresì, nei porti dipendenti da S. A. il sultano di Zanzibar, tutti i privilegi, diritti e immunità accordate a quelli della nazione più favorita.

Così pure per i bastimenti di S. A. il sultano di Zanzibar nei porti italiani.

Art. 10.

Negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar nessuno articolo di commercio sarà proibito, sia all'importazione, che all'esportazione.

Il commercio vi sarà perfettamente libero, e non dovrà sottostare che ai soli diritti contemplati nell'articolo 9.

Gli italiani godranno della piena libertà di comperare, di vendere e di far contratti con chi meglio loro piacerà, in tutti i dominî di S. A. il sultano di Zanzibar; tale libertà non potrà essere intralciatia da alcun monopolio o privilegio esclusivo di compra o di vendita. La stessa libertà di commercio sarà permessa ai sudditi di S. A. il sultano di Zanzibar nel Regno d'Italia.

Art. 11.

Sorgendo questione sul valore delle mercanzie importate dai sudditi italiani negli stati di S. A. il sultano di Zanzibar, e sopra le quali debbonsi prelevare i diritti di dogana, tale questione sarà risolta secondo le regole in vigore per la nazione più favorita.

Art. 12.

Se un bastimento italiano è costretto dal cattivo tempo ad approdare in uno dei porti del sultanato di Zanzibar, le autorità locali gli presteranno aiuto, perchè possa, al più presto, ripararsi, vettovagliarsi e continuare il suo viaggio.

Se un bastimento di bandiera italiana naufragasse sulle coste degli stati di S. A. il sultano di Zanzibar, i naufraghi saranno accolti, ospitati e soccorsi dalle autorità locali. Le quali offriranno altresì i loro buoni ufficî per il ricupero degli oggetti e delle mercanzie del bastimento naufragato. E questi oggetti e queste mercanzie saranno completamente rimesse ai rispettivi proprietarî, o al console italiano.

Eguale assistenza e protezione viene garantita ai bastimenti dei sudditi di S. A. il sultano di Zanzibar, che facessero naufragio sulle coste degli stati di S. M. il Re d'Italia.

Art. 13.

Se un bastimento italiano partito da uno dei porti dipendenti da S. A. il sultano di Zanzibar fosse costretto a ritornarvi, per ripararvi le avarie riportate nel viaggio, causa il cattivo tempo o qualche accidentalità del mare, potrà scaricare le sue mercanzie e ricaricarle, dopo essersi riparato, senza sottostare al pagamento di alcuna tassa. Così pure per i bastimenti dei sudditi di S. A. il sultano di Zanzibar nei porti d'Italia.

Art. 14.

I sudditi di S. M. il Re d'Italia potranno stabilire, in qualunque punto dei dominî di S. A. il sultano di Zanzibar, dei depositi o magazzeni

d'approvigionamento die qualunque genere. Altrettanto sarà permesso in Italia ai sudditi di S. A. il sultano di Zanzibar.

Art. 15.

Il presente trattato sarà ratificato e le ratificazioni saranno scambiate a Zanzibar al più presto possibile.

In fede di che, i rappresentanti di S. M. il Re d'Italia e di S. A. il sultano di Zanzibar hanno firmato, sotto riserva dell'approvazione di S. M. il Re d'Italia.

Fatto a Zanzibar il 28 maggio del 1885, corrispondente al 14 di sciaabban dell'anno 1302 dall'Hegira.

Secondo il testo italiano,

I rappresentanti di S. M. il Re d'Italia:

Il capitano di fregata
Matteo Fecarotta.
Antonio cap. Cecchi.

Articolo Addizionale.

Nell'atto di procedere, con la riserva della approvazione del Parlamento italiano, alla ratifica del trattato di commercio stipulato il 28 maggio 1885 (14 di sciaabban dell'anno 1302 dell'Hegira) tra S. M. Umberto I, Re d'Italia, e S. A. Saïd Barghash, sultano di Zanzibar, i sottoscritti plenipotenziarî hanno stipulato e concordato il seguente articolo addizionale, che s'intenderà formar parte integrale del detto trattato.

Affinchè non rimanga dubbio intorno al valore eo al significato di alcune tra le clausole del trattato stipulato a Zanzibar fra il Regno d'Italia ed il sultanato di Zanzibar ed ivi firmato addì 28 maggio 1885 (14 di sciaabban dell'anno 1302 dell'Hegira), è espressamente inteso convenuto che l'intero trattato, e segnatamente gli articoli 2, 7 e 10, debbono essere interpretati ed applicati, in quanto concerne i sudditi italiani ed il territorio italiano subordinatamente alla precisa osservanza delle leggi vigenti nel Regno.

In fede di che, i sottoscritti hanno apposto al presente articolo addizionale la loro firma ed il loro sigillo.

Fatto a Zanzibar, addì 10 ottobre 1885 (1° Moharrem dell'anno 1203 dell'Hegira).

I plenipotenziari di S. M. il Re d'Italia:

Il capitano di fregata.
Matteo Fecarotta.
Antonio cap. Cecchi.

(N. B. — Le firme ed il sigillo del plenipotenziario dello Zanzibar si trovano sotto il testo arabo del trattato e dell'articolo addizinale).

47.

ITALIE, REPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY.

Traité de commerce et de navigation; signé à Montevideo le 19 septembre 1885*).

Racc. Uff. delle leggi No. 3981 serie 3a.

Sua Maestà il Re d'Italia e il Governo della Repubblica Orientale dell'Uruguay, desiderando di regolare ed estendere le relazioni di commercio e di navigazione fra i due paesi, hanno determinato di conchiudere a questo scopo un trattato, ed hanno nominato a tal fine per loro plenipotenziarii:

Sua Maestà il Re d'Italia,

il signor Giuseppe Anfora, Duca di Licignano, grande ufficiale della Corona d'Italia, commendatore dei Santi Maurizio e Lazzaro, ecc., ecc., Suo inviato straordinario e ministro plenipotenziario, e

Il Governo della Repubblica Orientale dell'Uruguay,

S. E. il signor dottore Don Manuel Herrera y Obes, ministro segretario di Stato pel dipartimento degli affari esteri.

I quali, dopo essersi vicendevolmente comunicati i rispettivi pieni poteri, e questi trovati in buona e debita forma, hanno convenuto negli articoli seguenti:

Art. 1.

Vi sarà completa ed intera libertà di commercio e di navigazione fra gli Stati delle due alte parti contraenti.

I cittadini italiani nella repubblica orientale dell'Uruguay ed i cittadini uruguayani negli Stati di S. M. il Re d'Italia potranno approdare liberamente e con tutta sicurezza coi loro bastimenti e carichi in tutti quei punti, porti o fiumi, ai quali sia attualmente o possa essere in avvenire permesso di approdare ai nazionali, entrare e rimanere nei medesimi.

Essi godranno rispettivamente negli Stati e possedimenti dell'altra parte degli stessi diritti, privilegi, libertà, favori, immunità ed esenzioni pel loro commercio e navigazione di cui godono e godranno i nazionali, senza dover pagare alcuna tassa o imposta maggiore di quelle pagate dai medesimi, e assoggettandosi alle leggi ed ai regolamenti in vigore.

Le navi da guerra delle due potenze saranno trattate nei porti rispettivi come quelle delle nazioni più favorite.

Art. 2.

I cittadini di ciascuna delle due parti contraenti potranno viaggiare e dimorare liberamente nei rispettivi territorii, esercitare il commercio tanto all'ingrosso come al minuto, prendere in affitto ed occupare case, magazzini e botteghe, siccome potrà loro convenire; effettuare transporti

*) Les ratifications ont été échangées le 16 juillet 1886.

di merci e denaro, ricevere merci in deposito tanto dall'interno che dall'estero, pagando i soli diritti stabiliti dalle leggi in vigore per i nazionali; vendere e comprare direttamente o per intermedia persona a loro scelta e fissare i prezzi dei beni, effetti, mercanzie od oggetti qualunque, tanto se importati, quanto se nazionali, sia che gli vendano all'interno o gli esportino, conformandosi sempre alle leggi ed ai regolamenti del paese; curare e fare i loro affari e presentare alle dogane le loro dichiarazioni o da sè stessi o per mezzo di chi gli rappresenti, senza essere sottoposti ad altre restrizioni, gravami, contribuzioni o imposte che a quelle che pessano sopra i nazionali.

Essi avranno egualmente il diritto di disimpegnare ogni qualsiasi incarico che venisse loro affidato dai propri concittadini, da stranieri o da nazionali, in qualità di procuratori, fattori, commessi, agenti, consegnatari od interpreti.

Infine essi non pagheranno, in ragione del loro commercio od industria, nei porti, nelle città od in qualsiasi luogo dei due Stati, ove essi sieno definitivamente o temporariamente stabiliti, se non i medesimi diritti, tasse od imposizioni che siano o saranno a carico dei nazionali; ed i privilegi, immunità od altri favori accordati in materia di commercio o d'industria ai cittadini di uno dei due Stati verranno egualmente accordati a quelli dell'altro Stato.

Art. 3.

I cittadini dell'uno degli Stati contraenti godranno sul territorio dell'altro della più costante protezioni e sicurezza nelle loro persone e nelle loro proprietà, e godranno a questo riguardo degli stessi diritti e privilegi che sono o saranno accordati ai nazionali, sottomettendosi alle condizioni imposte a questi ultimi.

Essi andranno peraltro esenti negli Stati dell'altra parte dal servizio militare obbligatorio, sia nell'esercito, che nella marina, nella guardia nazionale o nella milizia.

Saranno pure esenti da ogni uffizio giudiziario e municipale e generalmente da qualsivoglia servizio personale, come pure da ogni specie di contribuzione in denaro o in natura imposta a compenso del servizio personale, nonchè da qualunque prestazione o requisizione militare, ad eccezione soltanto di quelle cui tutti gli abitanti del paese senza distinzione di nazionalità possono essere chiamati a concorrere nella qualità di proprietarii e conduttori di beni stabili.

Art. 4.

I cittadini di ambe le parti contraenti non potranno essere sottomessi rispettivamente a nessun sequestro od embargo, nè essere trattenuti coi loro bastimenti, equipaggi, mercanzie ed oggetti commerciali per qualunque spedizione militare, nè per ragioni di Stato, nè per uso pubblico di veruna sorta.

Art. 5.

Tutte le mercanzie e tutti gli oggetti di commercio, tanto se prodotti

del suolo o della industria dei due Stati contraenti, come di qualunque altro paese, la cui importazione fosse dalle leggi permessa anche in via eccezionale a qualche Stato estero nell'uno o nell'altro degli Stati contraenti, potranno egualmente essere importati sopra bastimenti italiani o uruguayani senza pagare altri o maggiori diritti di quelli che pagano i legni nazionali.

Questa reciproca eguaglianza di trattamento verrà indistintamente applicata alle mercanzie ed agli oggetti che giungessero sì direttamente dai porti degli Stati contraenti che da un altro punto qualsiasi.

Si osserverà la stessa eguaglianza di trattamento nelle esportazioni e nei transiti senza distinzione di provenienza o destinazione, ed anche riguardo alle franchigie, agli abbuoni, ed ai rimborsi di diritti che la legislazione dei due paesi abbia già stabiliti o potesse in seguito stabilire.

Non si percepiranno inoltre nei rispettivi porti sovra la importazione o la esportazione degli articoli provenienti dal suolo e dall'industria dei due paesi contraenti diritti maggiori di quelli che si percepiscono o si percepiranno sopra i medesimi articoli provenienti dal suolo o dall'industria delle nazioni più favorite.

Art. 6.

Ognuna delle due parti contraenti si obbliga a non accordare nel proprio Stato monopolio o privilegio propriamente detti a danno del commercio, della bandiera e dei cittadini dell'altro.

Le disposizioni di questo articolo non si estendono ai privilegi per gli oggetti il di cui commercio appartiene ai due governi rispettivi, nè ai brevetti d'invenzione, ne alle marche, disegni e modelli di fabbrica.

Art. 7.

I cittadini delle due parti contraenti potranno egualmente esercitare nei porti dei due paesi il commercio di scalo, non pagando in ciascun porto diritti maggiori di quelli che pagano le nazioni più favorite.

Art. 8.

I bastimenti mercantili di ciascuna delle parti contraenti non andranno in nessun caso soggetti, nei porti dell'altra, a diritti maggiori o diversi da quelli che si pagano dai nazionali per tonnellaggio, porto, faro, pilotaggio, quarantena od altri di qualsiasi sorta o denominazione, percepiti a nome o a benefizio del governo, dei pubblici funzionarii, delle provincie, dei comuni, delle corporazioni o di qualunque altro stabilimento.

Art. 9.

Quando una nave di una delle due parti contraenti venisse a naufragare, investire o soffrire avarie sulle coste od in altro qualsiasi luogo di giurisdizione dell'altra parte, i cittadini rispettivi riceveranno per essi e per i loro bastimenti, effetti o mercanzie, la medesima assistenza dalle autorità locali, che sarebbe data agli abitanti del paese ove l'infortunio ebbe luogo.

Peraltro le operazioni relative al salvataggio saranno dirette dagli agenti consolari della nazione cui appartiene il legno naufragato, investito od avariato.

Le autorità locali dovranno al più prestro possibile far noto ai detti agenti l'infortunio di cui si tratta e limitare il loro intervento alla tutela dell'ordine e degli interessi di coloro che eseguiscono il salvataggio, se non appartengono agli equipaggi naufragati, e ad assicurarsi dello adempimento delle disposizioni concernenti la introduzione delle merci salvate.

Art. 10.

In tutti i territori e dominii dei due Stati sarà accordata ai bastimenti dell'altro la facoltà di completare il proprio equipaggio per poter continuare il viaggio con marinai arruolati nel paese, semprechè si conformino alle leggi locali e l'arruolamento sia volontario.

Qualora un bastimento di una delle due parti contraenti voglia completare nei porti del proprio paese il suo equipaggio con marinai sudditi dell'altra parte contraente, esso non potrà farlo che in seguito di permesso in iscritto dello agente consolare dell'altra nazione, il quale non potrà negarsi a darlo senza giustificato motivo.

Art. 11.

Le navi, mercanzie ed effetti appartenenti ai cittadini di una delle due parti contraenti, che fossero stati predati da pirati, sia nei limiti della rispettiva giurisdizione, sia nelle acque territoriali di altro Stato, sia in alto mare, e fossero trasportati e trovati nei porti, fiumi, spiagge e dominii dell'altra parte, saranno consegnati ai loro proprietari mediante il rimborso delle spese occorse per la ripresa.

In questi casi l'azione di rivendicazione dovrà essere promossa nello spazio di due anni innanzi ai tribunali dalle parti interessate, che potranno per tal fine farsi rappresentare da procuratori od agenti della loro nazione.

Art. 12.

A complemento dei principii di diritto marittimo fissati con la dichiarazione del congresso di Parigi del 16 aprile 1856, i quali vengono accettati senza riserva dalle due parti nelle mutue loro relazioni, le due potenze concordano che, verificandosi la sventura di una guerra fra l'una e l'altra, le proprietà private di qualunque specie spettanti ai cittadini dell'una saranno rispettate dall'altra al pari delle proprietà dei neutrali, e ciò tanto nel mare, quanto sopra terra, tanto in alto mare, quanto sul mare territoriale e in qualsivoglia altro luogo e qualunque sia la bandiera sotto la quale viaggiano i bastimenti e le merci, senz'altre limitazioni che il caso di rottura di blocco e il caso di contrabbando di guerra.

Tuttavia è mantenuto il diritto d'impedire durante la guerra ogni commercio e comunicazione fra tutti od alcuni punti del littorale del proprio territorio e le navi mercantili viaggianti sotto bandiera nemica, come pure di applicare ai trasgressori dell'interdizione le confische ed altre pene, purchè il divieto e la pena sieno determinati da apposito manifesto precedentemente pubblicato.

Art. 13.

Il blocco per essere obbligatorio deve essere effettivo e dichiarato.

Il blocco non sarà considerato come effettivo se non è mantenuto da forze sufficienti per impedire realmente qualunque accesso alle spiaggie ed ai porti bloccati.

Il blocco s'intenderà dichiarato quando ne sia data notizia speciale alla nave che va per entrare nel luogo bloccato. Quindi in nessun caso la nave potrà essere sequestrata, nè catturata, nè condannata, se non le sarà stata notificata l'esistenza attuale del blocco da un bastimento della squadra che ve lo mantiene. E perchè non possa allegarsi ignoranza di fatti e sia lecito catturare il bastimento che, malgrado la notificazione fattagli in debita forma, ritornasse a presentarsi davanti allo stesso porto durante il blocco, dovrà il comandante del bastimento da guerra la prima volta che lo incontra annotare nelle sue carte di navigazione il giorno e il luogo in cui lo avrà visitato e gli avrà fatta notificazione del blocco, ritirando dal capitano del bastimento mercantile un'analoga dichiarazione firmata dal medesimo.

Art. 14.

Le navi mercantili dell'una o dell'altra parte contraente che fassero entrate in un porto prima che fosse assediato bloccato od occupato da uno dei belligeranti potranno uscirne liberamente col loro carico, e se queste medesime navi si trovassero nel porto dopo la resa della piazza non potranno sotto alcun pretesto essere catturate, ma dovranno tanto le navi quanto le merci essere rilasciate ai rispettivi proprietarii.

Art. 15.

Saranno reputati oggetti di contrabbando di guerra i cannoni, i fucili, le carabine, i revolvers, le pistole, le sciabole ed altre armi di ogni genere, le munizioni da guerra, gli attrezzi militari di qualunque specie, purchè però non sieno per uso di bordo o personale, e generalmente tutto ciò che senza manipolazione serve esclusivamente ad immediato armamento marittimo e terrestre.

Gli individui appartenenti ad uno dei belligeranti non potranno giammai venire arrestati a bordo delle navi, fuorchè nel caso in cui fossero arruolati come soldati o come volontarii al di lui servizio.

Art. 16.

Se una delle due potenze contraenti si trovasse in guerra con una terza potenza, i cittadini dell'altra potranno continuare la loro navigazione ed il loro commercio collo Stato del nemico e fra gli Stati belligeranti, salvo il caso di blocco o di contrabbando di guerra, ferme stanti le definizioni e le norme stabilite nei tre articoli precedenti, come pure salve le norme del diritto internazionale comune intorno al diritto di visita.

Art. 17.

Saranno considerati come bastimenti italiani nell'Uruguay, e viceversa

come bastimenti uruguayani in Italia, quelli che navigheranno sotto la rispettiva bandiera e che saranno muniti delle carte di bordo e degli altri documenti richiesti dalla legislazione degli Stati rispettivi per la giustificazione della nazionalità dei bastimenti di commercio.

Art. 18.

I cittadini di ciascuno dei due paesi saranno ammessi nell'altro al godimento dei diritti civili.

Quindi è riconosciuta loro da ambe le parti contraenti la facoltà di possedere beni mobili e stabili e di disporre a loro piacimento per vendita, donazione, permuta, ed in qualunque altro modo di tutte le proprietà di qualsivoglia specie che possederanno nei territorii rispettivi.

Essi godranno egualmente e reciprocamente del diritto di ricevere e trasmettere detti beni per successione, sia ab intestato, che per testamento, senzachè possano essere sottomessi, per causa della loro qualità di forestieri, ad alcuna tassa od imposizione che non pesi egualmente sui nazionali.

Art. 19.

I cittadini di ciascuno dei due Stati contraenti godranno nel territorio dell'altro della stessa protezione dei nazionali per tutto ciò che concerne la proprietà delle invenzioni o scoperte industriali, come pure delle marche e segni di fabbrica o di commercio.

Tale protezione non potrà durare, a favore degli italiani nell'Uruguay, e reciprocamente degli uruguayani in Italia, per un tempo maggiore di quello che la legge del paese ha stabilito per i nazionali, e non potrà essere invocata per quelle invenzioni, scoperte, marche e segni di fabbrica o di commercio che appartengono al dominio pubblico nel paese d'origine.

Siffatti diritti dei cittadini di una delle parti contraenti non rimarranno pregiudicati negli Stati dell'altra per la circostanza di non aver fatto uso delle loro invenzioni o scoperte o delle marche rispettive secondo le leggi vigenti nei due paesi.

Non si potrà, tuttavia, rivendicare, dagli italiani nell'Uruguay e dagli uruguayani in Italia, la proprietà esclusiva delle invenzioni, scoperte, o marche rispettive, senza la previa osservanza delle leggi e regolamenti che ivi sono o saranno in vigore per ciò che riguarda il deposito dei relativi disegni o modelli.

Art. 20.

I cittadini dell'una e dell'altra parte avranno libero accesso ai tribunali di giustizia per far valere o difendere i i loro diritti, senza altre condizioni, restrizioni o tasse, all'infuori di quelle imposte ai nazionali.

Avranno inoltre la facoltà di eleggere liberamente i loro difensori ed agenti al pari dei nazionali, e di assistere alle udienze, dibattimenti e sentenze dei tribunali nelle cause nelle quali fossero interessati, come pure di assistere alle informazioni, esami e deposizioni dei testimoni che possano avere luogo in occasione dei giudizii medesimi, semprechè le leggi dei rispettivi paesi permettano la pubblicità di tali atti.

Essi godranno, infine, del benefizio dell'assistenza giudiziaria gratuita, in quelli stessi casi e con quelle stesse condizioni con cui le leggi del paese accordano un tal benifizio ai nazionali.

In ogni case il certificato d'indigenza dovrà essere rilasciato al cittadino che domanda l'assistenza dalle autorità della sua residenza abituale.

Se egli non risiede nel paese in cui si fa la domanda, il detto certificato sarà approvato e legalizzato dall'agente diplomatico o consolare del paese in cui il certificato deve essere prodotto.

Se il postulante risiede nel paese in cui fa la domanda, potranno inoltre esser prese delle informazioni presso le autorità della nazione a cui egli appartiene.

Art. 21.

I due governi contraenti si obbligano a fare eseguire le notificazioni o citazioni giudiziarie e le commissioni rogatorie delle rispettive autorità giudiziarie, in quanto le leggi del paese non vi si oppongano.

Le notificazioni, citazioni e commissioni rogatorie saranno trasmesse in via diplomatica. Le spese occorenti resteranno a carico del governo richiesto.

Art. 22.

Le sentenze ed ordinanze in materia civile e commerciale emanate dai tribunali di una delle parti contraenti, e debitamente legalizzate, avranno, sulla richiesta dei tribunali stessi, negli Stati dell'altra parte la stessa forza di quelle emanate dai tribunali locali e saranno reciprocamente eseguite e produranno gli stessi effetti ipotecarii sovra quei beni che ne saranno passibili secondo le leggi del paese ed osservate le disposizioni delle leggi stesse in ordine alla iscrizione ed alle altre formalità.

Perchè possano eseguirsi queste sentenze ed ordinanze dovranno essere previamente dichiarate esecutorie dal tribunale superiore nella cui giurisdizione o territorio dovrà aver luogo la esecuzione, mediante un giudizio di delibazione in cui, citate le parti in via sommaria, si esaminerà:

1° Se la sentenza sia stata proferita da un'autorità giudiziaria competente;

2° Se sia stata pronunziata citato regolarmente le parti;

3° Se le parti sieno state legalmente contumaci;

4° Se la sentenza contenga disposizioni contrarie all'ordine pubblico o al diritto pubblico interno dello Stato.

L'esecutorietà della sentenza potrà essere richiesta in via diplomatica ovvero direttamente dalla parte interessata.

Quando è chiesta in via diplomatica, se la parte interessata non ha ad un tempo costituito un procuratore, questi gli verrà deputato d'ufficio dal tribunale che deve dichiarare esecutoria la sentenza.

La parte istante dovrà soddisfare al procuratore deputato di ufficio il pagamento de' suoi onorari e delle spese che gli sono dovute.

Art. 23.

Gli atti notarili di qualunque specie, ancorchè stipulati prima della

conclusione del presente trattato, avranno rispettivamente nei due paesi la stessa forza e valore di quelli emanati e ricevuti dalle autorità locali e dai notari esercenti sul luogo, quando questi sieno stati sottoposti a tutte le formalità ed al pagamento dei relativi diritti stabiliti nei rispettivi Stati.

Questi atti, però, non potranno avere la forza esecutiva che la legge loro accorda, se questa non fu prima loro impartita dall'autorità competente del luogo in cui vuol farsi l'esecuzione, previo sommario giudizio in cui si compiranno le formalità stabilite dall'articolo precedente in quanto vi sono applicabili.

Art. 24.

Sarà trasmesso, ogni sei mesi, in via diplomatica e gratuitamente, alle competenti autorità del rispettivo Stato d'origine un estratto, debitatamente lagalizzato, degli atti di morte compilati in ciascuno dei due Stati che si riferiscono ai cittadini dell'altro.

Art. 25.

I cittadini indigenti dei due paesi saranno assistiti e trattati come quelli delle nazioni più favorite, secondo le leggi dei rispettivi Stati.

Art. 26.

Se una delle parti contraenti accordasse nell'avvenire ad un altro Stato qualche particolare favore o concessione in materia di commercio, di navigazione o di altro oggetto contemplato nel presente trattato, questo s'intenderà ipso facto e di pien diritto concesso all'altra parte.

Art. 27.

I due governi contraenti convengono che le controversie le quali possono sorgere intorno alla interpretazione o alla esecuzione del presente trattato o alle conseguenze di qualche sua violazione, debbono assogettarsi, quando sieno esauriti i mezzi di comporle direttamente per amichevole accordo, alla decisione di commissioni arbitrali, e che il risultato di simile arbitrato sarà obbligatorio per entrambi.

I componenti di tali commissioni saranno scelti dai due governi di comune consenso; in difetto di ciò, ognuna delle parti nominerà il proprio arbitro o un numero eguale di arbitri, e gli arbitri nominati ne sceglieranno un ultimo.

La procedura arbitrale sarà in ciascuno dei casi determinata dalle parti contraenti, in difetto il collegio stesso degli arbitri s'intenderà autorizzato a preliminarmente determinarla.

Art. 28.

Il presente trattato sarà in vigore per dieci anni da decorrere dal giorno in cui si farà lo scambio delle ratifiche, ma, se un anno prima dello spirare del termine, niuna delle parti contraenti avesse anunziata ufficialmente all'altra la intenzione di farne cessare gli effetti, continuerà a rima-

nere in vigore per ambe le parti sino ad un anno dopo che siasi fatta la suddetta dichiarazione, qualunque sia l'epoca in cui abbia luogo.

Art. 29.

Il presente trattato sarà approvato e ratificato S. M. il Re d'Italia e dal Governo della Repubblica Orientale dell'Uruguay secondo la costituzione di ognuno dei due paesi, e le ratifiche ne saranno scambiate a Roma nel termine di un anno dal giorno della firma od anche più presto se ciò sarà possibile.

In fede di che i rispettivi plenipotenziarii hanno firmato il presente trattato e vi hanno apposto il sigillo delle loro armi.

Fatto a Montevideo addì diecinove del mese di settembre dell'anno mille attocento ottantacinque.

G. Anfora.
Man. Herrera y Obes.

Articoli addizionali.

I plenipotenziarii incaricati della negoziazione del trattato di commercio e navigazione, sottoscritto oggi stesso tra il Regno d'Italia e la Repubblica Orientale dell'Uruguay, hanno convenuto nei seguenti articoli addizionali, che saranno considerati come parte integrante del sopraddetto accordo internazionale.

Art. 1.

Il pareggio o assimilazione stipulati all'articolo 26 del trattato di commercio e navigazione di questa data tra il Regno d'Italia e la Repubblica Orientale dell'Uruguay non comprendono i casi nei quali il Governo Orientale dell'Uruguay credesse necessario, a titolo di reciprocità, accordare speciali favori, esenzioni e privilegi al commercio di frontiera, o al fluviale, che gli Stati limitrofi e vicini mantengono con la Repubblica per i fiumi Paranà, Uruguay e loro confluenti. È ben inteso, però, che detti speciali favori, esenzioni e privilegi non potranno applicarsi ai prodotti di quel commercio che sieno similari ai prodotti italiani, nè estendersi ai bastimenti di quegli Stati.

Art. 2.

Mentre i due Governi non conchiudano una convenzione consolare, i consoli generali, consoli, vice-consoli ed agenti consolari rispettivi godranno nei due paesi degli stessi diritti e prerogative che le due alte parti contraenti abbiano accordato o accorderanno agli agenti di ugual grado della nazione più favorita.

In fede di che, firmano per duplicato gli articoli addizionali che precedono e vi appongono i loro sigilli rispettivi, in Montevideo, il diecinovesimo giorno del mese di settembre dell'anno mille ottocento ottantacinque.

G. Anfora.
Man. Herrera y Obes.

48.

ITALIE, GRANDE-BRETAGNE, EGYPT.

Déclaration concernant l'accession de l'Italie à la Convention conclue à Alexandrie le 4 août 1877 entre la Grande-Bretagne et l'Egypte pour la suppression du trafic des Esclaves; signée à Caire le 21 décembre 1885.

Parl. Papers 4607.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie désirant adhérer à la Convention pour la suppression de la Traite des Esclaves, conclue entre les Gouvernements de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et de Son Altesse le Khédive d'Égypte, à la date du 4 Août, 1877,*) et les Gouvernements de Sa Majesté Britannique et de Son Altesse le Khédive d'Égypte ayant consenti à accepter cette adhésion, les Soussignés, au nom de leurs Gouvernements respectifs, par lesquels ils ont été dûment autorisés à cet effet, déclarent ce qui suit : —

La Convention conclue entre les Gouvernements de Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande et de Son Altesse le Khédive d'Égypte, à la date du 4 Août, 1887, pour la suppression de la Traite des Esclaves et dont un exemplaire imprimé se trouve ci-annexé, deviendra commune, à partir de la date de la signature de la présente Déclaration, à la Grande-Bretagne, à l'Italie, et à l'Égypte, comme si elle eût été originairement conclue entre les Gouvernements des trois pays.

En conséquence, il est entendu que les droits et obligations acquis et assumés respectivement par l'Italie envers l'Égypte et par l'Égypte envers l'Italie pour tous les objets visés par la dite Convention du 4 Août, 1877, seront identiques à ceux acquis et assumés par la Grande-Bretagne envers l'Égypte et par l'Égypte envers la Grande-Bretagne.

En foi de quoi, ils ont signé la présente Déclaration et y ont apposé leurs sceaux.

Fait en triple exemplaire, au Caire, le 21 Décembre, 1885.

H. Drummond Wolff.
G. de Martino.
N. Nubar.

---

*) V. Martens **N. R. G.** 2e Serie II 493.

49.

MEXIQUE, GUATÉMALA.

Traité de délimitation; signé à Mexico le 27 septembre 1882 *).

Publication officielle. Secretaría de Estado. México.

Los gobiernos de México y de Guatemala, deseosos de terminar amistosamente las dificultades existentes entre ambas repúblicas, han dispuesto concluir un tratado que llene tan apetecible objeto; y á ese fin han nombrado sus respectivos plenipotenciarios; á saber: el Presidente de la República Mexicana á Don Ignacio Mariscal, Secretario del despacho de Relaciones Exteriores; y el Presidente de la República de Guatemala á Don Manuel Herrera, hijo, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario cerca del gobierno de México; quienes, despues de presentarse mutuamente sus respectivos poderes, hallándolos en debida forma, y teniendo á la vista los preliminares firmados por los representantes de ambas naciones en la ciudad de Nueva-York, de los Estados-Unidos de América, el doce de Agosto del corriente año, han convenido en los artículos siguientes:

Artículo I.

La República de Guatemala renuncia para siempre los derechos que juzga tener al territorio del Estado de Chiapas y su Distrito de Soconusco, y, en consecuencia, considera dicho territorio como parte integrante de los Estados-Unidos Mexicanos.

Artículo II.

La República Mexicana aprecia debidamente la conducta de Guatemala y reconoce que son tan dignos como honrosos los fines que le han inspirado la anterior renuncia, declarando que en igualdad de circunstancias México hubiera pactado igual desistimiento. Guatemala, por su parte, satisfecha con este reconocimiento y esta declaracion solemne, no exigirá indemnizacion de ningun género con motivo de la estipulacion precedente.

Artículo III.

Los límites entre las dos naciones serán á perpetuidad los siguientes: — 1° La línea media del rio Suchiate, desde un punto situado en el mar á tres leguas de su desembocadura, rio arriba, por su canal más profunda, hasta el punto en que el mismo rio corte el plano vertical que pase por el punto más alto del volcan de Tacaná, y diste veinticinco metros del pilar más austral de la garita de Talquian, de manera que esta garita quede en territorio de Guatemala: — 2° La línea determinada por el plano vertical definido anteriormente, desde su encuentro con el rio Suchiate

*) Les ratifications ont été échangées.

hasta su interseccion con el plano vertical que pase por las cumbres de Buenavista é Ixbul: — 3° La línea determinada por el plano vertical que pase por la cumbre de Buenavista, fijada ya astronómicamente por la comision científica mexicana, y la cumbre del cerro de Ixbul, desde su interseccion con la anterior hasta un punto á cuatro kilómetros adelante del mismo cerro: — 4° El paralelo de latitud que pasa por este último punto, desde él, rumbo al Oriente, hasta encontrar el canal más profundo del rio Usumacinta, ó el del Chixoy en el caso de que el expresado paralelo no encuentre al primero de estos rios: — 5° La línea media del canal más profundo, del Usumacinta en un caso, ó del Chixoy y luego del Usumacinta, continuando por éste, en el otro, desde el encuentro de uno ú otro rio con el paralelo anterior, hasta quel el canal más profundo del Usumacinta encuentre el paralelo situado á veinticinco kilómetros al Sur de Tenosique en Tabasco, medidos desde el centro de la plaza de dicho pueblo: — 6° El paralelo de latitud que acaba de referirse, desde su interseccion con el canal más profundo del Usumacinta, hasta encontrar la meridiana que pasa á la tercera parte de la distancia que hay entre centros de las plazas de Tenosique y Sacluc, contada dicha tercera parte desde Tenosique: — 7° Esta meridiana, desde su interseccion con el paralelo anterior hasta la latitud de diez y siete grados cuarenta y nueve minutos (17° 49′):—8°. El paralelo de diez y siete grados cuarenta y nueve minutos (17° 49′), desde su interseccion con la meridiana anterior indefinidamente hácia el Este.

Artículo IV.

Para trazar la línea divisoria con la precision debida en mapas fehacientes, y establecer sobre el terreno monumentos que pongan á la vista los límites de ambas repúblicas segun quedan descritos en el anterior artículo, nombrará cada uno de los dos gobiernos una comision científica. Ambas comisiones se reunirán en Union Juarez, á más tardar á los seis meses contados desde el cange de ratificaciones de este tratado, y procederán desde luego á practicar las expresadas operaciones. Llevarán diarios y levantarán planos de las mismas; y el resultado de sus trabajos, convenido por ellas, se considerará parte de este tratado y tendrá la misma fuerza que si estuviera en él inserto. El plazo para la conclusion de dichas operaciones será de dos años, contados desde la fecha en que las comisiones se reunan. Si una de las dos no estuviere presente en el término de seis meses antes fijado, la otra comenzará, á pesar de ello, sus trabajos; y los que ejecutare aisladamente tendrán la misma fuerza y validez que si fueran de ambas comisiones. Los dos gobiernos celebrarán á la mayor brevedad un arreglo para determinar los detalles relativos á estas comisiones y sus trabajos.

Artículo V.

Los nacionales de cualquiera de las dos partes contratantes que, en virtud de las estipulaciones de este tratado, queden para lo futuro en territorios de la otra, podrán permanecer en ellos ó trasladarse en cual-

quier tiempo á donde mejor les convenga, conservando en dichos territorios los bienes que posean, ó enagenándolos y pasando su valor á donde quisieren, sin que por esto último pueda exigírseles ningun género de contribucion, gravámen ó impuesto. Los que prefieran parmanecer en los territorios cedidos, podrán conservar el título y derechos de nacionales del país á que antes pertenecian dichos territorios, ó adquirir la nacionalidad de aquel á que van á pertenecer en lo de adelante. Mas la eleccion deberá hacerse entre una y otra nacionalidad dentro de un año contado desde la fecha del cange de las ratificaciones del presente tratado; y los que permanecieren en dichos territorios despues de trascurroido el año, sin haber declarado su intencion de retener su antigua nacionalidad, serán considerados como nacionales de la otra parte contratante.

Las propiedades de todo género existentes en los territorios cedidos serán respetadas inviolablemente; y sus actuales dueños, sus herederos y los que en lo sucesivo puedan adquirir legalmente dichas propiedades, disfrutarán respecto de ellas tan amplias garantías como si perteneciesen á nacionales del país en que están situadas.

Artículo VI.

Siendo el objeto de ambos gobiernos, al ajustar el presente tratado, no solo poner fin á las dificultades existentes entre ellos, sino terminar y evitar las que se originan ó puedan originarse entre pueblos vecinos, de uno y otro país, á causa de la incertidumbre de la línea divisoria actual, se estipula que, dentro de seis meses de reunidas, las comisiones científicas de que habla el artículo IV enviarán de comun acuerdo á sus gobiernos una noticia de aquellas poblaciones, haciendas y rancherías que sin duda ninguna deban quedar en determinado lado de la línea divisoria convenida en el artículo III. Recibida esa noticia, cada uno de los dos gobiernos estará facultado para expedir desde luego las órdenes convenientes, á fin de que su autoridad se establezca en aquellos puntos que deban quedar dentro del territorio de su nacion respectiva.

Artículo VII.

El presente tratado será ratificado conforme á la constitucion política de cada una de las dos repúblicas; y el cange de las ratificaciones se verificará en esta capital á la mayor brevedad posible.

En fé de lo cual, los plenipotenciarios firmaron y sellaron el presente tratado.

Hecho en dos originales en la ciudad de México, á veintisiete de Setiembre de mil ochocientos ochenta y dos.

Ignacio Mariscal.
Manuel Herrera, hijo.

50.

MEXIQUE, ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Convention concernant la ligne de frontière dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Gila; signée à Washington le 12 novembre 1884.

Publication officielle. Secretaría de Estado. Mexico.

Convention between the United States of Mexico and the United States of America, touching the Boundary-line between the two countries where it follows the bed of the Rio Grande and the Rio Gila.

Whereas, in virtue of the 5th. Article of the Treaty of Guadalupe Hidalgo between the United States of Mexico and the United States of America, concluded February 2, 1848, certain parts of the dividing line between the two countries follow the middle of the channel of the Rio Grande and the Rio Gila, to avoid difficulties which may arise through the changes of channel to which those rivers are subject through the operation of natural forces, the Government of the United States of Mexico and the Government of the United States of America have resolved to conclude a Convention which shall lay down rules for the determination of such questions, and have appointed as their Plenipotentiaries:

The President of the United States of Mexico, Matias Romero, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United Mexican States; and the President of the United States of America, Frederick T. Frelinghuysen, Secretary of State of the United States;

Who, after exhibiting their respective Full Powers, found in good and due form, have agreed upon the following Articles:

Article I.

The dividing line shall forever be that described in the aforesaid Treaty and follow the center of the normal channel of the rivers, named, notwithstanding any alterations in the banks or in the course of those rivers, provided that such alterations be affected by natural causes through the slow and gradual erosion and deposit of alluvium and not by the abandonment of an existing river bed and the opening of a new one.

Article II.

Any other change, wrought by the force of the current, whether by the cutting of a new bed, or when there is no more than one channel by the deepening of another channel than that which marked the boundary at the time of the survey made under the aforesaid treaty, shall produce no change in the dividing line as fixed by the surveys of the International Boundary Commissions in 1852; but the line then fixed shall continue to

follow the middle of the original channel bed, even though this should become wholly dry or be obstructed by deposits.

Article III.

No artificial change in the navigable course of the river, by building jetties, piers, or obstructions which may tend to deflect the current or produce deposits of alluvium, or by dredging to deepen another than the original channel under the Treaty when there is more than one channel, or by cutting waterways to shorten the navigable distance, shall be permitted to affect or alter the dividing line as determined by the aforesaid Commission in 1852 or as determined by Article I hereof and under the reservation therein contained; but the protection of the banks on either side from erosion by facings of stone or other material not unduly projecting into the current of the river shall not be deemed an artificial change.

Article IV.

If any international bridge have been or shall be built across either of the rivers named, the point on such bridge exactly over the middle of the main channel as herein determined shall be marked by a suitable monument, which shall denote the dividing line for all the purposes of such bridge, notwithstandiug any change in the channel which may thereafter supervene. But any rights other than in the bridge itself and in the ground on which it is built, shall in event of any such subsequent change be determined in accordance with the general provisions of this Convention.

Article V.

Rights of property in respect of lands which may have become separated through the creation of new channels as defined in Article II hereof, shall not be affected thereby, but such lands shall continue to be under the jurisdiction of the country to which they previously belonged.

In no case, however, shall this retained jurisdictional right affect or control the right of navigation common to the two countries under the stipulations of Article VII of the aforesaid Treaty of Guadalupe Hidalgo, and such common right shall continue without prejudice throughout the actually navigable main channels of the said rivers, from the mouth of the Rio Grande to the point where the Rio Gila ceases to be the international boundary, even though any part of the channel of said rivers, through the changes herein provided against, may be comprised within the territory of one of the two nations.

Article VI.

This Convention shall be ratified by both parties in accordance with their respective constitutional procedure, and the ratifications exchanged in the city of Washington as soon as possible.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have hereunto set their hands and seals.

Done at the City of Washington, in duplicate, in the Spanish and English languages, this twelfth day of November A. D. 1884.

Fredk. T. Frelinghuysen.
M. Romero.

51.

MEXIQUE, ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

Convention concernant la ligne de frontière des deux pays dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Colorado; signée à Washington le 12 novembre 1884*).

Congress Papers 7195.

Convention between the United States of America and the United States of Mexico, touching the Boundary-line between the two countries where it follows the bed of the Rio Grande and the Rio Colorado.

Whereas, in virtue of the 5th article of the Treaty of Guadalupe Hidalgo between the United States of America and the United States of Mexico, concluded February 2, 1848, and of the first article of that of December 30, 1853, certain parts of the dividing line between the two countries follow the middle of the channel of the Rio Grande and the Rio Colorado, to avoid difficulties which may arise through the changes of channel to which those rivers are subject through the operation of natural forces, the Government of the United States of America and the Government of the United States of Mexico have resolved to conclude a convention which shall lay down rules for the determination of such questions, and have appointed as their Plenipotentiaries:

The President of the United States of America, Frederick T. Frelinghuysen, Secretary of State of the United States; and the President of the United States of Mexico, Matias Romero, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United Mexican States;

Who, after exhibiting their respective Full Powers, found in good and due form, have agreed upon the following articles:

Article I.

The dividing line shall forever be that described in the aforesaid Treaty and follow the centre of the normal channel of the rivers named, not withstanding any alterations in the banks or in the course of those rivers, provided that such alterations be effected by natural causes through the slow and gradual erosion and deposit of alluvium and not by the abandonment of an existing river bed and the opening of a new one.

---

*) L'échange des ratifications a eu lieu le 13 septembre 1886.

Article II.

Any other change, wrought by the force of the current, whether by the cutting of a new bed, or when there is more than one channel by the deepening of another channel than that which marked the boundary at the time of the survey made under the aforesaid Treaty, shall produce no change in the dividing line as fixed by the surveys of the International Boundary Commissions in 1852; but the line then fixed shall continue to follow the middle of the original channel bed, even though this should become wholly dry or be obstructed by deposits.

Article III.

No artificial change in the navigable course of the river, by building jetties, piers, or obstructions which may tend to deflect the current or produce deposits of alluvium, or by dregding to deepen another than the original channel under the Treaty when there is more than one channel, or by cutting waterways to shorten the navigable distance, shall be permitted to affect or alter the dividing line as determined by the aforesaid commissions in 1852 or as determined by Article I. hereof and under the reservation therein contained; but the protection of the banks on either side from erosion by revetments of stone or other material not unduly projecting into the current of the river shall not be deemed an artificial change.

Article IV.

If any international bridge have been or shall be built across either of the rivers named, the point on such bridge exactly over the middle of the main channel as herein determined shall be marked by a suitable monument, which shall denote the dividing line for all the purposes of such bridge, not with standing any change in the channel which may thereafter supervene. But any rights other than in the bridge itself and in the ground on which it is built shall in event of any such subsequent change be determined in accordance with the general provisions of this convention.

Article V.

Rights of property in respect of lands which may have become separated through the creation of new channels as defined in Article II. hereof, shall not be affected thereby, but such lands shall continue to be under the jurisdiction of the country to which they previously lelonged.

In no case, however, shall this retained jurisdictional right affect or control the right of navigation common to the two countries under the stipulations of Article VII. of the aforesaid Treaty of Guadaloupe Hidalgo; and such common right shall continue without prejudice throughout the actually navigable main channels of the said rivers, from the mouth of the Rio Grande to the point where the Rio Colorado ceases to be the international boundary, even through any part of the channel of said

rivers, through the changes herein provided against, may be comprised within the territory of one of the two nations.

Article VI.

This convention shall be ratified by both parties in accordance with their respective constitutional procedure, and the ratifications exchanged in the city of Washington as soon as possible.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries have hereunto set their hands and seals.

Done at the city of Washington, in duplicate, in the English and Spanish languages, this twelfth day of November, A. D. 1884.

Fredk. T. Frelinghuysen.
M. Romero.

52.

MEXIQUE, ETATS UNIS D'AMÉRIQUE.

Arrangements concernant la prorogation de la Convention du 29 juillet 1882 *); signés à Mexico le 31 octobre 1884 et 16 octobre 1885.

Publ. off. du State Departement à Washington.

I.

In the city of Mexico, being present in the reception room of the Department for Foreign Affairs, Señor Don José Fernandez, Under-Secretary in charge of the said Department, and Mr. Harry H. Morgan, Chargé d'Affaires ad interim of the United States of America, the first manifests that the Executive of the United States of Mexico having been authorized by the Chamber of Senators of the Congress of the Union, under date of the ninth instant, to renew the convention of the twenty-ninth of July, one thousand eight hundred and eighty-two concerning the reciprocal passage of regular federal troops across the frontier in pursuit of hostile Indians he was prepared to sign the following agreement and both contracting parties being satisfied of the full authorization granted to each to treat upon the subject, in the name of their respective Governments, agreed upon the following:

Only Article.

It is agreed that the Convention entered into in the city of Washington on the twenty-ninth day of July, one thousand eight hundred and eigthy-two between the United States of America therein represented by

*) V. Martens R. G. II. s. XI. p. 764.

Frederick T. Frelinghuysen, Secretary of State of the same, and the United States of Mexico, therein represented by Matias Romero, their Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary at Washington, which provides for the reciprocal passage, in the unpopulated or desert parts of the international boundary line, by the regular federal troops of the respective Governments, in pursuit of savage hostile Indians, is hereby renewed in all of its parts, conditions and stipulations except in regard to the time for which the said agreement will remain in force, the time of which has been reduced one year counting from the thirty-first of October eighteen hundred and eighty-four; that is until the thirty-first of October eighteen hundred and eighty-fife.

In faith of which we have signed and reciprocally exchanged this Protocol at the city of Mexico, to-day, the thirty-first of October, eighteen hundred and eighty-four.

H. H. Morgan.
José Fernandez.

II.

In the City of Mexico, in the Conference Hall of the Department of Foreign Relations, Mr. Henry R. Jackson, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of America, and Mr. Ignacio Mariscal, Secretary of State and of the Department of Foreign Relations, being present, the latter declared that the Executive of the United Mexican States having been authorized by the Chamber of Senators of the Congress of the Union, under date of the twendy-ninth of September last, to extend for one year the agreement of the twenty-ninth of July, one thousand eight hundred and eighty-two, which was extended for another year from the eighteenth of August, one thousand eight hundred and eighty-three, and renewed on the thirty-first of October, one thousand eight hundred and eighty-four, for the reciprocal crossing of the frontier by regular Federal troops of both Governments in pursuit of savage Indians, he was ready to sign the conformable stipulation, and both contracting parties being satisfied of the full authorization granted to both to treat upon this subject, agreed, in the name of their respective Governments, upon the following:

Single Article.

It is hereby stipulated that the agreement concluded in the City of Mexico on the thirty-first day of October, one thousand eight hundred and eighty-four, between the United Mexican States, represented by Mr. José Fernandez in his character of Sub-Secretary in charge of the Department of Foreign Relations, and the United States of America, represented by Mr. Harry H. Morgan, Chargé d'Affaires ad interim of the said States, for the renewal of the agreement of the twenty-ninth of July one thousand eight hundred and eighty-two, which authorized the reciprocal crossing of the unpopulated and deserted portions of the international

boundary-line by the regular Federal troops of the respective Governments, in pursuit of savage hostile Indians, is now extended for one year more, to be counted from the first of November, one thousand eighteen hundred and eighty-five to the first of November, one thousand eight hundred and eighty-six.

In testimony of which we have signed and interchanged, reciprocally, this Memorandum, in the City of Mexico, to day the sixteenth of October, one thousand eight hundred and eighty-five.

Henry R. Jackson.
Ign°. Mariscal.

53.

MEXIQUE, ETATT-UNIS D'AMÉRIQUE.

Convention additionnelle au Traité de commerce du 20 janvier 1883 *); signée à Washington le 25 février 1885 **).

Publ. off. du State Department à Washington.

Additional article to the Commercial Convention concluded at Washington, January 20, 1883, between the United States of America and the United States of Mexico.

The United States of America and the United States of Mexico, deeming it expedient to extend the time for the approval of the laws necessary to carry into operation the Commercial Convention between the two Governments concluded at Washington, January 20, 1883, fixed in Article VIII., of said Convention, have agreed upon an additional article and have appointed as their Plenipotentiaries:

The President of the United States of America, Frederick T. Frelinghuysen, Secretary of State of the United States of America, and

The President of the United States of Mexico, Matias Romero, Envoy Extraordinary and Minister Plenipotentiary of the United States of Mexico at Washington;

Who, after having communicated to each other their respective full powers, found in good and due form, have agreed upon and conluded the following article:

Additional Article.

The time originally fixed in Article VIII. of the Commercial Convention between the United States of America and the United States of Mexico, concluded at Washington, January 20, 1883, for the approval of

---

*) Cf. Martens N. R. G. II. Série XI. p.
**) Les ratifications ont été échangées.

the laws necessary to carry it into operation, is hereby extended to May 20, 1886.

This additional article shall be ratified by the contracting Parties, in conformity with their respective Constitutions and its ratifications shall be exchanged in Washington as soon as possible.

In faith whereof we, the undersigned, in virtue of our respective full powers, have signed the present additional article in duplicate, and have hereunto affixed our respective seals.

Done at the City of Washington the 25th day of February in the year of our Lord one thousand eight hundred and eighty-five.

Fred'k. T. Frelinghuysen.
M. Romero.

54.

MEXIQUE, GUATEMALA.

Protocole relatif au Traité de délimitation du 27 septembre 1882; signé à Mexico le 8 juin 1885*).

Publicatio officielle. Secretaria de Estado Mexico.

« Protocolo de la conferencia habida el ocho de Junio de mil ochocientos ochento y cinco entre el Excelentísimo Señor Licenciado Don Manuel J. Dardon, Secretario de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores, como Plenipotenciario por parte de la República de Guatemala, y el Excelentísimo Señor Licenciado Don Manuel Diaz Mimiaga, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario por parte de los Estados-Unidos Mexicanos.

Presentes los Plenipotenciarios:

« El Plenipotenciario de los Estados-Unidos Mexicanos expuso: que su Gobierno le ha dirigido un despacho enviándole copia del acta levantada por los dos Jefes de las Comisiones encargadas del trazo de la línea limítrofe entre México y Guatemala, sobre la necesidad de prorogar el plazo á que se refiere el artículo IV del Tratado de Límites de 27 de Setiembre de 1882, y autorizándolo para consultar al Gobierno de Guatemala sobre si tendria inconveniente en acordar la próroga de dicho plazo, y en caso de estar de acuerdo, proponerla por un año más del tiempo fijado en el citado artículo del mencionado Tratado.

« El Plenipotenciario de Guatemala manifestó: que igualmente ha recibido comunicacion del Jefe de la Comision Guatemalteca de Límites, solicitando tambien próroga del término estipulado en el artículo IV para trazar la línea divisoria entre ambas Repúblicas; que habiendo dado cuenta

---

*) Les ratifications ont été échangées.

con dicha comunicacion al Señor General Presidente, se sirvió autorizarlo para que prorogase por un año más el término de aquella Comision, siempre que por parte del Supremo Gobierno de la República de los Estados-Unidos Mexicanos no hubiese inconveniente.

« Estando de acuerdo ambos Plenipotenciarios en la próroga á que se refiere este Protocolo, quedó terminada la conferencia, manifestando el Excelentísimo Señor Plenipotenciario de los Estados-Unidos Mexicanos, que por el próximo vapor informará á su Gobierno y le remitirá este documento, á fin de que cuanto antes y oportunamente quede terminada la presente negociacion.

« En testimonio de lo cual, los referidos Plenipotenciarios han firmado este Protocolo en dos originales y puesto en ellos sus respectivos sellos.

« Fecho en la ciudad de Guatemala, á los ocho dias del mes de Junio de mil ochocientos ochenta y cinco ».

M. Diaz Mimiaga.
Manuel J. Dardon.

55.

MEXIQUE, SUÈDE ET NORVÉGE.

Protocole concernant le Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885, signé à Bruxelles le 15 décembre 1885*).

Publication officielle. Secretaria de Estado. México.

Le Gouvernement des Etats Unis Mexicains et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége ayant jugé utile d'apporter certaines modifications au Traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 Juillet 1885 à Mexico, les Plénipotentiaires soussignés se sont réunis à Bruxelles et, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté d'un commun accord les articles suivants.

Article I.

Sont éliminés du Traité:

La dernière partie de l'article neuf commençant par les mots en el caso et dans les cas et finissant par les mots operaciones de comercio et opérations commerciales;

les articles quinze à vingt trois inclusivement;

et l'article vingt sept.

Il est inséré au Traité, à la place des articles quinze à vingt trois, l'article suivant:

---

*) Les ratifications ont été échangées.

Quant à leurs relations en temps de guerre, soit comme belligérantes, soit comme neutres, les Parties contractantes observeront les règles du droit international reconnues par les nations civilisées.

Pour ce qui regarde spécialement le droit international maritime, elles s'engagent réciproquement à observer les règles 2, 3 et 4 de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 Avril 1856, avec la seule réserve, de la part des Etats Unis Mexicains, que ceux-ci, s'ils se trouvaient en état de guerre avec une Puissance tierce, ne respecteraient la marchandise de l'ennemi sous pavillon neutre que dans le cas où la dite Puissance adopterait, de son côté, le même principe du droit maritime international à l'égard du Mexique.

Cet article devient l'article quinze et le numérotage des articles du Traité est changé en conséquence.

Article II.

Le texte espagnol du Traité est modifié ainsi qu'il suit, savoir :

au préambule, les mots los Reinos Unidos sont remplacés par les mots Su Magestad el Rey ;

au préambule et aux articles où se trouvent les mots los Estados, los dos Estados, los dos países, ó ambos países, ces mots et leurs relatifs, sont remplacés par les mots dichos países, las Partes, las Partes contratantes, las altas Partes contratantes, ó los Estados Unidos Mexicanos y los Reinos Unidos et leurs relatifs;

à l'article vingt six, les mots los Reinos de Suecia y Noruega seront remplacés par les mots el Reino de Noruega.

Article III.

Pour plus de clarté et de précision, au lieu de spécifier les motifications du texte français du Traité, ce texte, tel qu'il a été modifié est reproduit in extenso dans l'article suivant, de même que le texte espagnol modifié.

Article IV.

En conformité de ce qui a été ainsi stipulé et convenu, le texte du Traité aura la teneur suivante:

Les Etats Unis Mexicains, d'une part, et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége, d'autre part, désireux d'établir et de consolider les relations d'amitié et de commerce et d'encourager les intérêts mutuels des pays respectifs, ont résolu de conclure un Traité d'amitié, de commerce et de navigation, et ont nommé à cet effet pour Leurs Plénipotentiaires, savoir :

Le Président des Etats Unis Mexicains le Sieur Ignacio L. Vallarta, ancien Ministre des Affaires Etrangères, ancien Président de la Cour Suprême de Justice &c. &c.

Et Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége, le Sieur Guillaume C. Christophersen, son Ministre Plenipotentiaire en mission extraordinaire près les Etats Unis Mexicains, Commandeur de première classe des ordres de St. Olaf et de Wasa, Chevalier de l'ordre de l'Etoile Polaire, Commandeur de la Légion d'Honneur de France &c. &c.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants.

Article I.

Il y aura amitié constante et sincère entre les Etats Unis Mexicains et les Royaumes Unis de Suède et de Norvége et entre leurs sujets et citoyens.

Article II.

Il y aura également liberté réciproque de commerce et de navigation entre les deux Parties contractantes. Les sujets ou citoyens de chacune d'elles pourront se rendre librement et en toute sécurité avec leurs navires et leurs chargements dans tous les ports, places et rivières du territoire de l'autre, où le commerce étranger est permis; ils pourront également séjourner et résider dans n'importe quelle partie du dit territoire, occuper et louer, pour l'exercice du commerce en gros ou en détail des maisons, magasins et autres localités, et ils jouiront de la plus complète sécurité et protection pour leurs affaires, à la condition de se soumettre aux lois et règlements en vigueur dans le pays où ils résident.

Article III.

Les navires marchands de chacune des Parties contractantes auront le droit d'apporter des chargements dans deux ou plusieurs ports de l'autre Partie, et de prendre des chargements dans les dits ports, en se conformant aux lois en vigueur actuellement ou à celles qui seraient faites ultérieurement en cette matière, sans payer des droits autres ni plus élevés que ceux payés par les navires de toute autre nation, et sans être soumis à d'autres formalités que celles établies ou qui pourront être établies pour tout autre pavillon étranger.

Il est cependant convenu que cette concession ne s'étend pas au commerce de cabotage, uniquement réservé aux navires nationaux dans le territoire de chacune des Parties contractantes. Mais, si l'une d'elles venait à permettre le cabotage en totalité ou en partie à une ou à plusieurs nations, l'autre Partie aura le droit de réclamer pour ses sujets ou ses citoyens, les mêmes concessions ou faveurs à condition que de son côté Elle concède la réciprocité pour tout ce qu'elle réclame à cet égard.

Article IV.

Il ne sera prélevé sur les navires de l'une des Parties contractantes sur le territoire et dans les ports de l'autre, à l'entrée, pendant leur séjour, ou à leur sortie, des droits, charges ou émoluments de fonctionnaires publics, pour tonnage, phares, ports, pilotage, quarantaine, sauvetage et assistance en cas d'avarie ou de naufrage, autres ou plus élevés, ni d'autres charges ou droits généraux ou locaux de quelque catégorie ou dénomination que ce soit, que ceux que paient ou devront payer les navires de toute autre nation.

Le tonnage inscrit sur les papiers de bord servira de base pour le

paiement des droits calculés par tonneau. Dans l'application de cet article et des autres articles du présent traité, il sera entendu par ports de chacune des Parties contractantes, ceux qui sont ou seront ouverts à l'avenir, par les Gouvernements respectifs, au commerce d'importation et d'exportation.

Article V.

Les vapeurs de chacune des Parties contractantes, qui entretiennent une communication périodique entre les Etats Unis Mexicains et les Royaumes Unis jouiront des mêmes facilités pour leur entrée, expédition et sortie, que celles qui sont concédées ou qui seront concédées à l'avenir aux vapeurs de toute autre nation, la volonté des Hautes Parties contractantes étant que les navires des Pays respectifs soient traités sur le pied de la plus parfaite égalité avec ceux de toute autre nationalité étrangère.

Article VI.

Chacune des Hautes Parties contractantes considérera et traitera comme navires de l'autre, ceux qui navigueront sous le pavillon de celle-ci et qui seront munis des patentes et documents prescrits par la législation de l'Etat respectif pour constater la nationalité du navire.

Article VII.

Pour tout ce qui concerne la police des ports, le chargement et le déchargement des navires, et la sécurité et la garde des marchandises, les sujets et citoyens des Hautes Parties contractantes, seront soumis aux lois et règlements en vigueur sur les territoires respectifs. En ce qui concerne les ports mexicains, il est entendu que ces lois et règlements seront tant ceux publiés par le Gouvernement fédéral que les ordonnances sanitaires données ou à donner par les autorités locales.

Les deux Parties contractantes conviennent de considérer comme limite des mers territoriales de leurs côtes respectives pour tout ce qui se rapporte à l'application des règlements de douane et aux mesures prises pour empêcher la contrabande, une distance de trois lieues marines comptées depuis la ligne de la marée basse. Pour ce qui se rapporte à d'autres matières de droit international maritime, il est entendu que la dite extension des mers territoriales ne pourra être appliquée par l'une des Parties contractantes aux navires de l'autre, à moins de l'appliquer également aux navires des autres nations avec lesquelles Elle aurait des traités de commerce et de navigation.

Il est stipulé, en outre, que les navires marchands des Parties contractantes se soumettront respectivement à la juridiction du pays dans les ports, rades, baies, anses, et eaux territoriales duquel ils se trouvent, pour ce qui concerne les crimes, délits ou infractions commis à bord par un individu qui n'appartient pas à l'équipage, ou contre un individu qui n'y appartient pas, ou bien par les gens de l'équipage entre eux, dans le cas où la tranquillité du port aurait été troublée.

En dehors de ces circonstances, les fautes de discipline, les délits et les crimes commis à bord seront jugés exclusivement par l'Etat auquel appartient le navire, sans que les autorités locales aient à s'ingérer dans ces affaires, à moins cependant qu'on ne leur demande aide et protection.

Article VIII.

Tous les objets de commerce, sans distinction d'origine, dont l'importation sur le territoire de l'une des Parties contractantes est permise ou viendrait à être accordée aux navires de toute autre nation, pourront également être importés par les navires de l'autre Partie contractante, quel que soit le pays de provenance de ces navires, sans payer des droits autres ni plus élevés que ceux qu'ils paieraient s'ils étaient importés sur les navires de n'importe quelle autre nation. Le même principe sera observé à l'égard de l'exportation et de la réexportation, quel que soit le pays de destination du navire.

Article IX.

Aucune des Hautes Parties contractantes n'imposera sur son territoire des droits autres ni plus élevés à l'importation, à la réexportation et au transit des produits du sol et de l'industrie de l'autre, que ceux que paient ou que paieront à l'avenir les produits similaires de tout autre pays.

Aucune des Parties contractantes n'imposera non plus des droits autres ni plus élevés à l'exportation des marchandises pour le territoire de l'autre, que ceux que paient ou que paieront à l'avenir les objets de la même catégorie à l'exportation pour le territoire de tout autre pays. De même, aucune des Hautes Parties contractantes n'établira, à l'égard de l'autre, un régime prohibitif quant à l'importation, à l'exportation ou au transit des marchandises, à moins que cette prohibition ne s'étende en même temps à toutes les autres nations.

Article X.

Seront complètement affranchis des droits de tonnage dans les ports respectifs :

1. Les navires qui, entrés sur lest, de quelque lieu que ce soit, en sortiront, sur lest.

2. Les navires qui, passant d'un port de l'un des Etats contractants dans un ou plusieurs ports du même Etat, soit pour y déposer toute ou partie de leurs cargaisons, soit pour y composer ou pour y compléter leur chargement, justifieront avoir déjà acquitté ces droits.

3. Les navires qui, entrés avec cargaison dans un port en relâche forcée, en sortiront sans avoir fait aucune opération de commerce.

Ne seront pas considérés, en cas de relâche forcée, comme opérations de commerce : le débarquement et le rechargement des marchandises pour la réparation du navire, le transbordement sur un autre navire, en cas d'innavigabilité du premier, les dépenses nécessaires au ravitaillement des équipages et la vente des marchandises avariées, lorsque l'administration des douanes en aura donné l'autorisation.

Article XI.

Les deux Parties contractantes s'engagent réciproquement à n'accorder aux sujets d'aucune autre Puissance en matière de navigation ou de commerce, aucun privilège, aucune faveur ou immunité quelconque, sans les étendre au commerce et à la navigation de l'autre Partie, et Elles jouiront réciproquement de tous les privilèges, immunités ou faveurs qui ont été concédés à toute autre nation. Il est entendu que la participation de chacune des Parties contractantes aux faveurs, privilèges ou immunités concédés ou qui seraient concédés à d'autres pays, n'aura pas une durée plus longue que les avantages accordés à la nation favorisée.

Article XII.

Lorsque les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes se verront forcés à se réfugier avec leurs navires dans les ports, baies, rivières ou territoires de l'autre, à cause du mauvais temps, ou pour toute autre raison, ils seront reçus et traités avec humanité, et les Gouvernements respectifs, tout en prenant leurs précautions pour empêcher la contrebande, leur concéderont toute aide et protection pour qu'ils puissent réparer les dommages qu'ils auraient soufferts et pour qu'ils puissent se procurer des provisions et se mettre en état de continuer leur voyage sans obstacle ou empêchement d'aucune espèce.

On permettra sur le territoire de chacune des Parties contractantes aux navires de l'autre, dont l'équipage aurait été réduit par la maladie, ou pour toute autre cause, d'engager les marins dont ils auraient besoin pour continuer leur voyage, à la condition que l'on observe les lois et règlements locaux, et que l'engagement soit volontaire de la part des marins.

Article XIII.

Lorsqu'un navire appartenant à des sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes fera naufrage, échouera ou souffrira une avarie quelconque sur les côtes ou dans les limites juridictionnelles de l'autre Partie, on lui fournira l'aide nécessaire, et on lui accordera la même protection que l'on donne aux navires nationaux. Toutes les opérations relatives au sauvetage du navire naufragé, échoué ou abandonné, seront dirigées par les Consuls des Etats respectifs, et, en leur absence, ou en attendant qu'ils se présentent au lieu du sinistre, par les autorités locales.

Le navire et tous les objets qui lui appartiennent, ainsi que tous les objets et les marchandises sauvés ou leur produit, s'ils ont été vendus, et les papiers trouvés à bord seront consignés, soit au propriétaire ou à ses agents, soit au consul ou vice-consul du district où le naufrage a eu lieu.

Les autorités locales respectives interviendront pour maintenir l'ordre, garantir la conservation de la propriété sauvée, et assurer l'exécution des dispositions douanières sur l'importation ou la réexportation des marchandises sauvées ou toute autre disposition prise par les Gouvernements respectifs, dans le but d'empêcher la contrebande. Aucuns impôts, droits

ou contributions, ne seront exigés pour les marchandises et autres objets sauvés, si ce n'est dans le cas où ils seraient destinés à la consommation extérieure, et on ne percevra d'autres frais que ceux causés par les opérations de sauvetage et pour la conservation des objets sauvés ainsi que ceux auxquels, dans de cas semblables, sont soumis les navires nationaux.

Les questions qui seront soulevées par rapport au naufrage, aux marchandises et aux objets naufragés et au sauvetage, seront soumises à la décision des tribunaux compétents du pays où le naufrage eu la lieu. Toutefois les intéressés seront toujours libres de régler ces questions à l'amiable si elles sont purement civiles.

Article XIV.

Les navires de guerre de chacune des Parties contractrantes seront libres d'entrer sans obstacle dans les ports, rivières et localités de l'autre, où l'entrée est permise ou serait permise à l'avenir aux navires de guerre de toute autre nation.

Il est entendu, néanmoins, que cette stipulation n'autorise pas le séjour d'escadres de l'une des Parties contractantes dans les eaux de l'autre, sans permission spéciale, qui pourra être accordée ou refusée selon qu'il sera jugé convenable.

Il est également convenu que l'on considérera les navires de guerre de chacune des Hautes Parties contractantes comme étant exempts de la juridiction de l'autre, lors même qu'ils se trouveraient dans ses eaux territoriales, mais ils sont obligés de respecter les ordonnances locales des ports, les règlements fiscaux et les mesures de police sanitaire.

Article XV.

Quant à leurs rélations en temps de guerre, soit comme belligérantes, soit comme neutres, les Parties contractantes observeront les règles du droit international reconnues par les nations civilisées.

Pour ce qui regarde spécialement le droit international maritime, elles s'engagent réciproquement à observer les règles 2, 3 et 4 de la Déclaration du Congrès de Paris du 16 Avril 1856, avec la seule réserve, de la part des Etats Unis Mexicains, que ceux-ci, s'ils se trouvaient en état de guerre avec une Puissance tierce, ne respecteraient la marchandise de l'ennemi sous pavillon neutre, que dans le cas où la dite Puissance adopterait, de son côté, le même principe du droit maritime international à l'égard du Mexique.

Article XVI.

Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes auront le droit d'acquérir et de posséder des biens meubles dans le territoire de l'autre aux mêmes conditions que les nationaux. Quant aux biens immeubles ils pourront les acquérir et les posséder d'après les dispositions des lois du pays. Quant au droit de disposer de leurs biens par vente, échange, donation, testament ou de toute autre manière, et pour tout ce qui touche à la succession de biens meubles par testament ou ab-intestat,

les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes auront, dans le territoire de l'autre, les mêmes libertés, droits et obligations que les nationaux. Ils pourront par conséquent être institués héritiers et ils auront le droit d'entrer en possession de l'héritage, soit personnellement, soit par procureur, de la même manière et sous les mêmes conditions et formalités que les nationaux.

Si un sujet ou citoyen d'une des Parties contractantes acquérrait par héritage la propriété des biens immeubles situés dans le territoire de l'autre, et que, conformément aux lois du pays, il ne fût pas habile à posséder en sa qualité d'étranger, on lui concédera un délai de trois ans, comptés à partir de l'époque où il pourrait en disposer légalement, pour les aliéner comme il le jugerait convenable.

Il sera permis aux sujets ou citoyens des Parties contractantes d'exporter librement leurs biens ou leurs produits en cas de vente sans que, en raison de l'exportation ils soient soumis à payer des droits autres ou plus élevés, ni assujettis à des restrictions plus grandes que les nationaux.

Article XVII.

Les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes résidant sur le territoire de l'autre, seront respectés dans leurs personnes, domiciles et biens, et en tous ces points protégés aussi largement et complètement que les nationaux.

En conséquence, on ne fera pas de visites dans leur domicile ou propriétés, et ils ne seront ni détenus ni arrêtés, si ce n'est dans les conditions et dans les formes prescrites par les lois pour les nationaux.

Les Parties contractantes se réservent cependant la faculté de ne pas admettre, aussi bien que d'expulser, selon les lois de leurs territoires respectifs, les individus qui en raison de leur mauvaise vie et de leur conduite seraient considérés comme nuisibles.

Les sujets ou les citoyens de chacune des Parties contractantes auront, sur le territoire de l'autre, libre accès aux tribunaux pour faire valoir et défendre leurs droits, sans autres restrictions, conditions ou impôts que ceux auxquels sont soumis les nationaux; ils auront la même liberté que ceux-ci pour employer dans leurs affaires judiciaires des avocats, procureurs ou agents admis à exercer ces professions d'après les lois du pays.

Ils seront cependant obligés dans tous les cas, de se conformer aux institutions, aux lois et aux autorités du pays en se soumettant aux arrêts et jugements des tribunaux sans chercher à se pourvoir par des moyens autres que ceux que la loi accorde aux nationaux.

Les réquisitoires ou commissions rogatoires des juges d'un pays adressés à ceux de l'autre, s'exécuteront quand ils sont transmis par voie diplomatique et s'ils ne sont pas contraires aux lois du pays où ils doivent s'exécuter.

Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes jouiront sur le territoire de l'autre, 'une pleine liberté de conscience, et ils ne seront pas molestés à cause de leurs croyances réligieuses.

Les citoyens mexicains en Suède et en Norvége et les sujets suédois

ou norvégiens dans les Etats Unis Mexicains, pourront dans leurs maisons ou dans celle du Ministre ou Consul respectif, ou dans un édifice publique quelconque destiné à cet effet, célébrer les rites et actes de leur culte, sans empêchement ni vexation quelconques, pourvu qu'ils se soumettent au lois du pays.

Article XVIII.

Les sujets ou citoyens de l'une des Parties contractantes ne seront pas soumis sur le territoire de l'autre à payer des impôts, contributions ou charges autres ni plus élevés que ceux payés par le nationaux.

Cette stipulation cependant n'empêche pas que les Royaumes de Suède et de Norvége puissent percevoir des citoyens mexicains les droits de patente dont y sont passibles les commis-voyageurs étrangers; ils peuvent également imposer aux citoyens mexicains la contribution spéciale sur la chasse que paient en Norvége tous les étrangers; les Etats Unis Mexicains se réservent le droit d'imposer des contributions analogues aux sujets suédois ou norvégiens s'ils le jugent utile.

Les sujets ou citoyens de chacune des Parties contractantes seront exempts de tout service militaire obligatoire dans l'armée, dans la marine, dans la milice ou la garde nationale de l'autre, et exempts également de toute contribution, soit en espèces, soit en marchandises en substitution de ce service.

Il est cependant entendu que cette stipulation ne dispense pas les sujets ou les citoyens de l'une des Parties contractantes domiciliés sur le territoire de l'autre, du service de police, mais seulement dans le cas où ce service serait exigé pour la sécurité de la propriété ou la conservation de l'ordre, et qu'aucune question politique n'y soit mêlée.

Ils seront également exempts d'emprunts forcés, de charges, de réquisitions ou de contributions de guerre, à moins que ces impôts ne frappent les biens immeubles du pays. Dans ce cas ils devront les payer de même que les nationaux.

Leurs navires, équipages, marchandises ou autres biens quelconques ne pourront être pris ni détenues pour une expédition militaire, ni pour aucune cause de service public, quelle qu'elle soit, sans indemnité préalable fixée sur des bases justes et équitables.

Article XIX.

Les Hautes Parties contractantes, désirant que les sujets ou citoyens de chacune d'elles, qui résident sur le territoire de l'autre, jouissent des mêmes droits civils que les nationaux, selon les lois du pays de la résidence à moins que ce traité ne contienne une autre disposition, et ne voulant pas que l'égalité qui doit exister sur ce point se trouve rompue, dans le cas où les lois d'une des Parties contractantes imposeraient aux étrangers pour la jouissance de ces droits, une restriction qui n'existerait pas dans les lois de l'autre Partie, conviennent de se réserver le droit d'établir chacune sur son propre territoire, d'après le principe de réciprocité internationale, les mêmes restrictions et incapacités pour les sujets ou ci-

toyens de l'autre Partie que celle-ci aurait imposées sur son territoire aux sujets ou citoyens de celle-là.

Article XX.

Si à l'avenir une rupture hostile surgissait malheureusement entre les Parties contractantes et venait à interrompre leur rélations de paix et de commerce, les sujets ou citoyens de chacune d'elles qui se trouveraient sur le territoire de l'autre, auront le droit d'y séjourner sans empêchement aucun et de continuer l'exercice de leur industrie ou de leur commerce ou de vaquer à leurs affaires, en se livrant à leurs occupations ou travaux habituels, tant qu'ils se comporteront pacifiquement et sans contrevenir aux lois du pays. Leurs biens, propriétés, objets ou marchandises de toute espèce, soit qu'ils les aient en leur possession, soit qu'ils les aient confiés à des particuliers ou à l'Etat, ne seront pas séquestrés ni confisqués, ni ne seront soumis à des charges ou obligations autres que l'on impose aux biens, propriétés ou marchandises similaires appartenant à des nationaux. S'ils préfèrent quitter le pays, ils pourront faire les arrangements qu'ils croiront convenables pour laisser en sécurité leurs biens, propriétés et effets, ou pour en disposer et liquider leurs comptes, et on leur donnera un sauf-conduit, pour qu'ils puissent s'embarquer dans le port qu'ils choisiront.

Article XXI.

Chacune des Parties contractantes reconnaîtra et respectera à l'égard des Envoyés, Ministres Plénipotentiaires, ou autres agents diplomatiques de l'autre, les immunités et exemptions dont jouissent ces fonctionnaires conformément au droit international. Les Parties contractantes stipulent, en outre, que toute faveur et tout privilège que l'une d'elles concéderait aux agents diplomatiques de toute autre Puissance, seront ipso facto étendus à ceux de l'autre Partie.

Les dites Parties contractantes, animées du désir sincère d'éviter des différends qui seraient de nature à altérer leurs relations amicales, sont convenues que leurs agents diplomatiques n'interviendront pas officiellement dans les réclamations ou les plaintes des particuliers dans les questions d'ordre civil, criminel ou administratif, dans lesquelles les intéressés pourront, par eux-mêmes ou par procureur, intenter les mêmes actions que les lois concèdent aux nationaux.

L'intervention diplomatique ne pourra avoir lieu que dans le cas de dénégation ou de retard illégal et extraordinaire de justice, ou de faute d'exécution d'un jugement devenu exécutoire, conformément aux lois du pays.

Il y aura également lieu à intervention diplomatique dans le cas de violation expresse des traités existants entre les Parties contractantes, ou des règles de droit international public ou privé reconnues généralement par les nations civilisées, lorsque dans chacun de ces cas l'on aura épuisé les recours légaux, pour réclamer contre ces violations.

Il est également reconnu par les mêmes Parties contractantes comme

principe de droit international qui réglera à l'avenir leurs relations mutuelles: que ni le Gouvernement ni les autorités d'un pays ne sont responsables, si ce n'est dans le cas de faute ou de négligence, des préjudices, vexations ou exactions soufferts par les étrangers pendant les époques d'insurrection ou de guerre civile, et causés par les actes d'insurgés ou de rebelles.

Article XXII.

Chacune des Parties contractantes s'oblige à recevoir et admettre les consuls généraux, les consuls et les vice-consuls de l'autre dans tous les ports et places ouverts au commerce étranger, mais elle conserve sa liberté absolue pour excepter les ports et les localités dans lesquels l'admission et le séjour de ces fonctionnaires ne paraîtraient pas convenables, à la condition que cette exception soit étendue aux mêmes fonctionnaires de toute autre nation.

Pour que les consuls généraux, les consuls et les vice-consuls des Parties contractantes puissent jouir des prérogatives auxquelles ils ont droit, et entrer dans l'exercice de leurs fonctions, ils présenteront au Gouvernement auprès duquel ils sont envoyés, leur diplôme en bonne et due forme, et après avoir obtenu leur exequatur, ils seront reconnus en leur qualité officielle par les autorités, les magistrats et les habitants du district consulaire dans lequel ils résident.

Les fonctionnaires consulaires jouiront des privilèges, droits et exemptions qui, dans leur lieu de résidence, sont ou seront à l'avenir concédés aux fonctionnaires consulaires du même rang de toute autre nation, mais il est expressément convenu que s'ils contrevenaient aux lois ou aux ordonnances du Gouvernement du pays dans lequel ils résident, ils pourront être poursuivis et punis conformément à ces lois et privés de l'exercice de leurs fonctions par le Gouvernement offensé, qui fera connaître à l'autre Gouvernement les motifs qui l'ont obligé à agir ainsi. Il est entendu, cependant, que les archives et les documents relatifs aux affaires du consulat doivent être soigneusement conservés sous le sceau des dits fonctionnaires consulaires et de l'autorité du lieu où ils résident, si l'assistance de celle-ci était requise.

Article XXIII.

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires sont autorisés à requérir l'aide des autorités locales pour arrêter et détenir les déserteurs des navires de guerre et marchands de leur pays, et à cet effet, ils s'adresseront aux tribunaux et autorités compétentes et réclameront par écrit les dits déserteurs, en prouvant par exhibition des registres des navires, rôles d'équipage ou autres documents officiels, que ces individus faisaient partie de l'équipage; la demande ayant été ainsi justifiée, l'extradition ne pourra pas être refusée, sauf dans le cas où la personne reclamée aurait eu la condition d'esclave.

Aussitôt que les déserteurs auront été arrêtés, ils seront mis à la disposition des consuls, vice-consuls et agents consulaires, et ils pourront être détenus dans les prisons publiques sur la demande et aux frais de celui

qui les réclame, pour être remis à bord du navire dont ils ont déserté le service ou à un autre navire de la même nation. Cependant s'ils n'étaient pas remis dans le délai de deux mois à compter de leur arrestation, ou si les frais de leur emprisonnement n'étaient pas regulièrement acquittés par la Partie à la requête de laquelle l'arrestation a eu lieu, les dits déserteurs seront mis en liberté sans qu'ils puissent être arrêtés de nouveau pour le même motif.

Si le déserteur avait commis une action punissable sur le territoire de la Partie contractante pour laquelle il est réclamé, son extradition pourra être différée par les autorités locales jusqu'à ce que le procès soit terminé devant le tribunal compétent, et que le jugement définitif ait reçu son entière exécution. Il est également entendu que si le déserteur était sujet ou citoyen de la Partie contractante sur le territoire de laquelle on réclame son arrestation, les stipulations du présent article ne seront pas appliquées.

Article XXIV.

Les consuls, vice-consuls et agents consulaires auront le droit comme tels de servir de juges arbitres dans les différends qui s'éleveraient entre le capitaine et l'équipage des navires de leur pays, sans que les autorités locales puissent y intervenir, à moins que la conduite du capitaine ou de l'équipage ne trouble la tranquillité du port, ou que les dits fonctionnaires consulaires demandent leur intervention pour faire exécuter ou maintenir leurs décisions. Il est entendu cependant que cet arbitrage ne saurait priver les parties contendantes du droit qu'elles ont de recourir à leur retour dans leur patrie, aux autorités compétentes.

Article XXV.

Les consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires, lorsqu'ils ne seront pas sujets ou citoyens de la Partie contractante sur le territoire de laquelle ils résident, non seulement jouiront de tous les droits que ce traité leur accorde en qualité d'étrangers, mais ils seront encore exempts de tout service publique obligatoire, même celui de police et de toute charge municipale, contribution ou impôt purement personnels. Mais si les dits fonctionnaires possèdent des biens-fonds dans le pays où ils résident, ou s'ils exercent un commerce ou une industrie quelconque, ils seront soumis aux mêmes charges et impôts que les nationaux pour ces biens, industrie ou commerce.

En tout autre matière ils seront soumis aux lois du pays de leur résidence.

Article XXVI.

Les questions qui surgiraient sur l'interprétation ou l'exécution du présent traité ou sur les conséquences d'une violation quelconque du dit traité, seront soumises, lorsque tous les moyens directs d'arrangement et les discussions amicales entre les deux Parties auront été épuisés, à des

commissions d'arbitrage dont les décisions seront obligatoires pour les Parties contractantes.

Les membres de ces commissions seront nommés d'un commun accord par les deux parties et dans le cas où l'accord ne pourrait être obtenu, chacune d'elles nommera un arbitre ou un nombre égal d'arbitres, et ceux qui seront nommés à ces fonctions désigneront un arbitre additionnel, qui fonctionnera en cas de désaccord.

La procédure pour l'arbitrage sera fixée dans chaque cas par les Parties contractantes et, à leur défaut, la commission d'arbitrage la determinera avant d'exercer ses fonctions. Dans tous les cas les Parties contractantes préciseront les questions ou affaires qui seront sonmises à l'arbitrage.

Article XXVII.

En conséquence il est stipulé que si un ou plusieurs articles du présent traité venaient à être violés ou enfreints, aucune des Parties contractantes ne fera ni autorisera des représailles d'aucune sorte, ni ne déclarera la guerre à cause à l'autre d'un dommage souffert par elle, jusqu'à ce que la Partie qui se considère offensée, ait présenté à l'autre une relation accompagnée de preuves de ses griefs, et, qu'après avoir demandé justice et satisfaction, sa demande ait été répoussée et que la Partie offensante ait refusé de soumettre le différend à la commission d'arbitrage.

Art. XXVIII.

Le présent traité restera en vigueur pendant dix années à courir du jour de l'échange des ratifications. Dans le cas où douze mois avant la fin de ce terme aucune des Parties contractantes n'aurait déclaré à l'autre son intention d'en faire cesser les effets, le traité demeurera obligatoire pendant une année à partir du jour où l'une ou l'autre des Hautes Parties contractantes l'aura dénoncé.

Article XXIX.

Le présent traité sera ratifié par les Parties contractantes, et les ratifications en seront échangées dans le plus bref délai possible dans la ville de Mexico, à Stockholm ou à Bruxelles.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent traité en double original et y ont apposé leurs cachets respectifs.

Fait dans la ville de Mexico, le 29 Juillet 1885.

I. L. Vallarta.
W. C. Christophersen.

Article V.

Le présent protocole aura même force, valeur et durée que le traité sus-mentionné du 29 Juillet 1885, duquel il formera une partie intégrante; il sera ratifié avec lui, et les ratifications seront échangées en même temps que celles du traité.

En foi de quoi les Plénipotentiaires soussignés ont dressé le présent protocole et l'ont revêtu de leurs cachets.

Fait en double expédition à Bruxelles, le quinze Décembre Mil huit cent quatre vingt cinq.

Pour les Etats Unis Mexicains:

A. Núñez Ortega.

Pour Sa Majesté le Roi de Suède et de Norvége:

Burenstam.
Carl Bildt.
W. Christophersen.

56.

MONACO.

Statuts de la famille souveraine, signés à Monaco le 15 mai 1882.

Mémorial Diplomatique du 9 septembre 1882.

Charles III, par la grace de Dieu, prince souverain de Monaco, avons ordonné et ordonnons:

Art. 1er. La souveraineté de la Principauté de Monaco continue à être héréditaire dans la descendance directe et légitime des princes de Monaco.

Art. 2. Si le prince régnant n'a pas de descendants ou de parents habiles à lui succéder, il peut adopter un enfant étranger à la famille souveraine.

Les formes de l'adoption sont réglées par une ordonnance souveraine.

Si postérieurement à l'adoption, il survient au prince régnant des enfants, les enfants adoptifs ne pourront être appelés à lui succéder qu'après ses descendants légitimes.

Art. 3. Aucun membre de la famille souveraine ne pourra se marier sans l'autorisation du prince régnant. Le mariage fait sans cette autorisation emporte privation de tout droit à l'hérédité, tant pour celui qui l'a contracté qne pour ses descendants.

Néanmoins, s'il n'existe pas d'enfants de ce mariage, en cas de dissolution absolument irrévocable, le prince qui l'aurait contracté recouvrera ses droits à l'hérédité.

Toute demande en nullité de mariage et toute difficulté soulevée en raison du mariage régulièrement contracté par un membre de la famille souveraine sera portée au Conseil d'Etat et la décision deviendra définitive et obligatoire par une ordonnance souveraine rendue, le conseil d'Etat entendu.

Le prince régnant a pleine autorité sur tous les membres de la famille souveraine, il règle leurs devoirs et leurs obligations par des statuts ayant force de loi.

Art. 4. Le prince est mineur jusqu'à l'âge de 18 ans accomplis.

Art. 5. Si le prince mineur monte sur le trône sans que le prince son père ait disposé, par acte rendu public avant son décès, de la régence de la principauté, la princesse mère est régente et à la garde de son fils mineur.

Art. 6. La princesse mère qui a contracté un autre mariage perd de plein droit la régence et la garde de son fils mineur.

Art. 7. A défaut de la princesse mère, qu'elle ait ou non exercé la régence, et si le prince régnant n'en a autrement disposé, la régence appartient au parent le plus proche et, à son défaut, à l'un des autres parents dans l'ordre de l'hérédité à la souveraineté.

Art. 8. S'il n'existe aucun membre de la famille souveraine habile à exercer la régence, et à défaut de toute disposition testamentaire, la régence appartient au gouverneur général de la principauté.

Art. 9. Le conseil d'Etat formera le conseil de régence, si la composition n'en a pas été réglée par le prince décédé.

Art. 10. Tous les actes de la régence sont au nom du prince mineur.

Art. 11. Les fonctions de la princesse régente ou du régent commencent au moment du décès du prince régnant.

Art. 12. Si la princesse régente ou le membre de la famille souveraine à qui la régence est dévolue à sont défaut est absent, le gouverneur général sera régent par intérim.

Art. 13. Si le prince mineur décède, laissant un héritier du trône mineur comme lui, le régent en exercice est maintenu dans ses fonctions.

Art. 14. Le président du conseil d'Etat, assisté du secrétaire dudit conseil qui tiendra la plume, remplira exclusivement, par rapport au prince régnant et aux membres de la famille souveraine, les fonctions attribuées aux officiers de l'Etat civil. En conséquence, il recevra les actes de naissance, de mariage, de décès et tous autres actes prescrits ou autorisés par le Code civil.

Ces actes seront inscrits sur un registre particulier, coté et paraphé, sur chaque feuillet, par le président du conseil d'Etat, et qui demeurera déposé dans les archives du prince.

Art. 15. Le président du conseil d'Etat, sur l'ordre du prince régnant, transmettra une copie certifiée par lui de chaque acte de l'état civil au tribunal supérieur qui, à la réquisition de l'avocat général, en ordonnera la transcription sur ses registres, et le dépôt dans ses archives.

Le secrétaire du conseil d'Etat délivrera les extraits des actes contenus dans ledit registre, lesquels seront visés par le président.

Art. 16. Les actes de l'état civil de la famille souveraine seront rédigés dans les formes établies par le code civil.

Art. 17. Les témoins qui devront assister aux actes de naissance, de mariage et de décès des membres de la famille souveraine seront désignés par le prince régnant.

Art. 18. Les mariages des membres de la famille souveraine ne seront pas soumis aux publications exigées par le code civil.

Art. 19. Les actes de l'état civil des membres de la famille souve-

raine qui auront été dressés à l'étranger seront transcrits sur le registre particulier mentionné à l'article 14, et sur l'ordre du prince régnant, une copie certifiée par le président du conseil d'Etat sera transmise par lui au tribunal supérieur qui, à la réquisition de l'avocat général, en ordonnera la transcription sur ses registres, et le dépôt dans ses archives.

Art. 20. Les contrats de mariage du prince régnant, ceux des membres de la famille souveraine, et tous autres pactes ou arrangements de famille, auxquels le prince prendra part ou donnera son agrément soit qu'ils aient été passés dans la principauté, soit qu'ils aient été passés à l'étranger authentiquement ou sous seing privé, ne seront ni transcrits ni analysés par le receveur de l'enregistrement sur ses registres.

Le receveur fera, sur lesdits registres, une simple mention de la nature et de la date de l'acte et des noms des parties.

Cette mention sera reportée au bas de l'acte et lui donnera une date certaine.

Art. 21. L'ordonnance du 20 janvier 1863 et toutes dispositions contraires aux présentes sont abrogées.

Art. 22. Notre secrétaire d'Etat, notre avocat général et notre gouverneur général sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Donné en notre palais, à Monaco, le quinze mai mil huit cent quatre-vingt-deux.

Par le prince: *Charles.*

Le secrétaire d'Etat,

Ch^er^ Voliver.

57.

MONTENEGRO, TURQUIE.

Correspondence rélative à la frontière turco-monténégrine du 1er septembre 1883.

Mémorial Diplomatique du 15 sept. 1883.

M. Radonich, ministre des affaires étrangères de la principauté, a répondu en ces termes à une note du ministre des affaires étrangères de la Turquie concernant le tracé des nouvelles frontières:

1er septembre 1883.

Le soussigné, ministre des affaires étrangères de S. A. le prince de Montenegro, a eu l'honneur de recevoir la note du 29 août par laquelle S. A. le ministre des affaires étrangères de S. M. I. le sultan a bien voulu l'informer de la décision prise par le gouvernement impérial, sanctionnée par un iradé impérial, par rapport au tracé des frontières turco-monténégrines.

S. A. le prince Nicolas a appris avec une véritable satisfaction que

la Sublime-Porte avait aux quatre conditions énumérées dans la note précitée, adhéré au tracé de la ligne frontière que le soussigné a eu l'honneur de présenter à l'acceptation du gouvernement impérial.

Cependant il est à remarquer que ces conditions, en tant qu'elles concernent le tracé de la ligne frontière dans la vallée du Lim, ne s'accordent pas entièrement avec les propositions verbales de S. le prince Nicolas et le tracé proposé par le gouvernement princier. Un désaccord entre les commissaires des deux Etats dans l'application de ce tracé sur le terrain devenait donc inévitable et aurait pu compromettre le succès de leur mission.

Dans le désir sincère de voir les travaux de délimitation menés à bonne fin et pour éclaircir ce malentendu, un échange d'idées a eu lieu à ce sujet entre S. A. le prince Nicolas et LL. EE. Nusret pacha et Munir bey. Il a été convenu que l'accord qui en a été le résultat et dont les termes se trouvent consignés dans un double procès-verbal en date du 19/31 août, dont copie ci-jointe, servirait de base à la délimitation dans la vallée du Lim exclusivement.

L'entente ayant été ainsi heureusement établie sur tout le parcours du tracé de la ligne frontière à délimiter, le gouvernement princier s'empressera, de son côté, de désigner des commissaires qui seront chargés, de concert avec leurs collègues ottomans, de procéder aux travaux de délimitation par l'application sur le terrain du tracé des frontières dont les bases viennent d'être arrêtées entre les deux gouvernements.

S. A. le prince Nicolas profite de cette occasion pour exprimer encore une fois au gouvernement de S. M. I. le sultan ses vifs remerciements pour son esprit conciliant dans les négociations qui ont abouti à la solution d'une question qui a été malheureusement cause de bien plus d'un malentendu entre les deux Etats limitrophes.

Le soussigné a l'honneur, etc.

Radonich.

Remarque. Il est bien entendu que les quatre conditions demandées dans la note du 29 août de S. A. Aarifi-pacha auront force et valeur en tant qu'elles ne sont pas modifiées par ce qui précède.

Radonich.

Annexe.

Pour éviter tout malentendu entre les commissaires des deux Etats sur le tracé de la ligne frontière dans la vallée du Lim, il a été convenu entre S. A. le prince Nicolas et LL. EE. Nusret-pacha et Munir-bey que les villages chrétiens administrés et occupés actuellement par la principauté dans la vallée du Lim resteront au Montenegro. Tous ceux qui ne sont pas occupés et qui, d'après les traités, appartiennent au Montenegro, Son Altesse les abandonne à la Turquie, fussent-ils chrétiens ou non. Les villages sus-mentionnés seront délimités par leurs limites communales.

L'exception sera faite là où le traité de Berlin est explicite, comme entre Sisko-Jéézro et Moïkovatz.

Radonich.

58.

ORANGE — RÉPUBLIQUE DE L'AFRIQUE DU SUD.

Traité d'amitié et d'extradition; signé à Vrijheid le 27 Sept. 1885, à Bloemfontein le 17 août 1886.

Gouvernments Courant von den Oranjevreijstaat, No. 1551 Bloemfontein, 20 Oct. 1886.

De Oranjevrijstaat en de Nieuwe Republiek wederzijdsch begeering zijnde de ouderlinge vriendschap, tusschen beide Staten bestaande, kenbaar te maken en den band van gemeenschappelijk belang naauwer toetehalen en te versterken zijn ouderling overeengekomen, om een tractaat van vriendschap en van uitlevering van misdadigers te sluiten, gelijk zij mits dezen doen: —

Art. 1. Tusschen den Orange Vrijstaat en de Nieuwe Republiek zal een voortdurende vrede en volmaakte vriendschap bestaan.

Art. 2. De burgers van den Oranje Vrijstaat en van de Nieuwe Republiek zullen wederzijdsch op gelijken voet worden toegelaten en behandeld als de burgers van den Staat, waarin zij zich zullen bevinden. Geene grootere belastingen of zwaardere verplichtingen zullen op hen worden gelegd, dan op de burgers van den Staat waarin zij wonen; ook zullen zij niet belast worden net eenige verplichtingen, die niet gelegd zijn op de burgers van den Staat waarin zij zich bevinden, echter zullen deze bepalingen niet van toepassing zijn op politieke rechten.

Art. 3. Geene der contracteerende partijen zal eene hoogere of grootere belasting leggen op den invoer, uitvoer of doorvoer van de producten of de voortbrengselen van nijverheid en kruist van de andere dan welke op de producten en voortbrengselen van hare eigene burgers gevorderd wordt.

Art. 4. De Oranje Vrijstaat en de Nieuwe Republiek komen overeen op schriftelijk aanzoek daartoe gedaan door den Gouvernements Secretaris of Staats Secretaris der respectieve Staten, uitlevering te doen van personen, die gevonnisd zijn wegens of beschuldigd zijn van eenige der hierna vermelde misdaden, gepleegd binnen het rechtsgebied van de Regeering die daarom aanzoek doet, en die gevlucht zijn naar of zich bevinden binnen de grenzen van den andere Staat, zullende zoodanige uitlevering, alleen dan plaats vinden, wanneer zoodanige voldoende bewijs van het plegen der misdaad is geleverd als genoegzaam zou geweest zijn om de inhechtenis neming of in Staat van beschuldigiag stellen van den persoon te wettigen indien de misdaad begaan ware op de plaats waar de beschuldigde persoon gevonden wordt.

Art. 5. Personen met de volgende misdaden beschuldigd zullen overeenkomstig dit tractaat uitgeleverd worden, te weten: —

Moord, poging tot moord, schuldige manslag, meineed, sodomie, verkrachting, publiek- en privaat geweld, brandstichting, diefstal,

roof, landsdieverij, bedrog, fraudulense insolventie, munt vervalsching alsmede verspreiding van valsche munt, afperzing, knevelarij, omkooping van ambtenaren, vergiftiging, falsiteit, onwettigen handel in diamanten, schaking, veelwijverij, bloedschande.

Art. 6. De kosten van het inhechtenis plaatsen van personen en van hunne uitlevering overeenkomstig de vorige artikelen zal zijn ten laste van den Staat die zulks eischt.

Art. 7. De bepalingen omtrent uitlevering van gevluchte misdadigers zullen niet toepasselijk zijn op misdaden van politieken aard.

Art. 8. Dit tractaat wordt ingegaan voor niet langer dan vijf jaren van af den datum der bekrachtiging en daarna tot twaalf maanden na kennisgeving van een der beide partijen.

Gegeven onder mijne hand en het groot zegel van den Oranje Vrijstaat te Bloemfontein dezen 17den dag van Augustus 1886.

J. H. Brand,
Staatspresident van den Oranje Vrijstaat.
P. J. Blignaut,
Gouvernements Secretaris.

59.

PAYS-BAS, FRANCE, TUNISIE.

Déclaration concernant la soumission des sujets Néerlandais en Tunisie à la juridiction Française du 28 juin 1883.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. No. 213.

Le Ministre des Affaires Étrangères des Pays-Bas à l'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de la République Française.

La Haye, le 28 Juin 1883.

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 11 Mai dernier Vous avez bien voulu m'informer qu'une organisation judiciaire Française est entrée en vigueur dans la Régence de Tunis le 24 du mois d'Avril précédent et joindre à cette communication les textes de la loi du 27 Mars 1883, portant organisation de la juridiction Française en Tunisie, de deux décrêts du Président de la République Française du 14 Avril subséquent, règlant, l'un les ressorts des justices de paix en Tunisie et l'autre la nomination des assesseurs du Tribunal de Tunis, statuant en matière criminelle et enfin du décrêt de Son Altesse le Bay de Tunis, prescrivant que les nationaux des puissances amies, pour autant que celles-ci renoncent à la juridiction consulaire résultant des capitulations et traités existants, deviendront justiciables des Tribunaux Français récemment installés.

J'ai revu depuis le texte du Traité du Bardo conclu le 12 Mai 1881 entre la France et la Tunisie, de l'article 6, 2° alinea, duquel résulte que Son Altesse le Bey de Tunis ne conclura aucun acte international en dehors de son entente à ce sujet avec le Gouvernement de la République Française.

Votre Gouvernement en Vous chargeant de la communication susdite, vous a donné mission, Monsieur le Ministre, de m'exprimer le désir que les sujets Néerlandais soient soumis à l'avenir en Tunisie à la juridiction Française.

Le Gouvernement du Roi a pris ce désir en due considération. Il a toute confiance dans la distribution par la magistrature Française de la Justice en Tunisie conformément aux lois et règlements Français et Vous le trouvez tout disposé à déférer au voeu du Gouvernement de la République sous la réserve constitutionelle de l'approbation des État-Généraux.

C'est bien cette confiance en l'administration de la Justice par des Magistrats Français, Monsieur le Ministre, qui précise la mesure dans laquelle le Gouvernement du Roi renonce, sous le seul rapport bien entendu de la juridiction consulaire, aux droits que lui attribuent en Tunisie les capitulations et les traités existants.

Dans ses vues, ces traités doivent maintenir pour la Néerlande ses droits à la juridiction consulaire, tels qu'ils la lui attribuent aujourd'hui, au cas que la France cesserait de 'dôter la Régence de Tunis d'une organisation judiciaire Française.

Je soumettrai incessamment aux États-Généraux un projet de loi tendant à approuver la présente acceptation par le Gouvernement du Roi de la juridiction Française pour les Résidents Néerlandais en Tunisie.

Je saisis enz.

Monsieur *Louis Legrand,*
Envoyé Extraordinaire et Ministre
Plénipotentiaire de la République
Française.
van der Does de Willebois.

60.

PAYS-BAS, ITALIE.

Convention pour régler l'admission des sujets indigents des deux Pays au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux; signée à la Haye le 9 janvier 1884 *).

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlandeu. N°. 227.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas et Sa Majesté le Roi d'Italie, désirant, de commun accord, conclure une convention, pour régler l'admission des sujets indigents de chacune des deux Parties contractantes au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux de l'autre et les dispenser de fournir la caution »judicatum solvi«, ont nommé à cet effet pour Leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas,

le jonkheer Pierre Joseph Auguste Marie van der Does de Willebois, Chevalier de première classe de l'ordre Luxembourgeois du Lion d'Or de la maison de Nassau, Commandeur de l'ordre du Lion Néerlandais, Grand-officier de l'ordre de la Couronne de Chêne de Luxembourg, Grand-croix de l'ordre de la Couronne d'Italie, Son Ministre des Affaires Etrangères, et

le baron Marc Guillaume du Tour de Bellinchave, Commandeur de l'ordre de la Courronne de Chêne de Luxembourg et de l'ordre de Léopold de Belgique, Son Grand-Maître des cérémonies et Ministre de la Justice;

et Sa Majesté le Roi d'Italie,

Vertaling.

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden en Zijne Majesteit de Koning van Italië, gelijkelijk verlangende eene overeenkomst aan te gaan, ten einde de toelating te regelen van de behoeftige onderdanen van ieder der Hooge Contracteerende Partijen, tot het kosteloos procedeeren in het andere land, met ontheffing der verpflichting tot het stellen der zekerheid »judicatum solvi«, hebben daartoe tot Hunne Gevolmachtigden benoemd, te weten:

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden:

jonkheer Mr. Pierre Joseph Auguste Marie van der Does de Willebois, Ridder der eerste klasse van de Luxemburgsche orde van den Gouden Leeuw van het Huis van Nassau, Commandeur der orde van den Nederlandschen Leeuw, Groot-officier der Luxemburgsche orde van de Eikenkroon, Grootkruis der orde van de Kroon van Italië, Hoogstdeszelfs Minister van Buitenlandsche Zaken; en

Mr. Marc Willem baron du Tour van Bellinchave, Commandeur der Luxemburgsche orde van de Eikenkroon en der Belgische Leopoldsorde, Hoogstdeszelfs Opperceremoniemeester en Minister van Justitie;

en Zijne Majesteit de Koning van Italië:

---

*) Les ratifications ont été échangées.

le comte Henri Della Croce di Dojola, Grand-officier des ordres des S. S. Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Grand-croix de l'ordre de la Couronne Chêne de Luxembourg, Son Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire près Sa Majesté le Roi des Pays-Bas,

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et dûe forme, sont convenus des articles suivants :

Article 1.

Les Néerlandais en Italie et les Italiens dans les Pays-Bas jouiront réciproquement du bénéfice de l'assistance judiciaire comme les nationaux eux-mêmes, en se conformant à la loi du pays, dans lequel l'assistance sera réclamée.

Article 2.

Dans tous les cas le certificat d'indigence doit être délivré à l'étranger qui demande l'assistance, par les autorités de sa résidence habituelle.

Si l'étranger ne réside pas dans le pays où la demande est formée, le certificat d'indigence sera approuvé et légalisé gratuitement par l'agent diplomatique du pays, où le certificat doit être produit.

Lorsque l'étranger réside dans le pays où la demande est formée, des renseignements pourront en outre être pris auprès des autorités de la nation à laquelle il appartient.

graaf Henri Della Croce di Dojola, Groot-officier van de orden der H. H. Mauritius en Lazarus en der Kroon van Italië, Grootkruis der Luxemburgsche orde van de Eikenkroon, Hoogstdeszelfs Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister bij Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden,

welke, na elkander hunne wederzijdche volmachten, die in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, te hebben medegedeeld, wegens de volgende artikelen zijn overeengekomen :

Artikel 1.

De Nederlandsche onderdanen in Italië en de Italiaansche onderdanen in Nederland zullen van weêrszijden worden toegelaten tot het kosteloos procedeeren, op denzelfden voet als de onderdanen zelve, en met inachtneming der wetgeving van den Staat, waar de kostelooze rechtsbijstand gevraagd wordt.

Artikel 2.

In alle gevallen moet het bewijs van onvermogen aan den vreemdeling, die kosteloozen rechtsbijstand verzoekt, worden afgegeven door de overheden der plaats, waar hij gewoonlijk verblijf houdt.

Indien de vreemdeling niet gevestigd is in den Staat, waar het verzoek gedaan wordt, zal het bewijs van onvermogen kosteloos worden goedgekeurd en gelegaliseerd dor den diplomatieken vertegenwoordiger van den Staat, war het bewijs moet worden overgelegd.

Indien de vreemdeling gevestigd is in den Staat, waar het verzoek gedaan wordt, kunnen buitendien nadere inlichtingen worden ingewonnen bij de overheden van den Staat, waartoe hij behoort.

Article 3.

Les Néerlandais admis en Italie et les Italiens admis dans les Pays-Bas au bénéfice de l'assistance judiciaire, seront dispensés de plein droit de toute caution ou dépôt, qui, sous quelque dénomination que ce soit, peut être exigé des étrangers plaidant contre les nationaux par législation du pays où l'action sera introduite.

Artikel 3.

De Nederlandsche onderdanen die in Italië en de Italiaansche onderdanen die in Nederland tot het kosteloos procedeeren worden toegelaten, zullen van rechtswege worden ontheven van elke zekerheidsstelling of storting, die, onder welke benaming ook, door de wetgeving van den Staat, waar het rechtsgeding aangevangen wordt, kan worden gevorderd van vreemdelingen die tegen die onderdanen van den Staat procedeeren.

Article 4.

Si quelque difficulté surgissait au sujet de l'interprétation de cette convention, les deux Hautes Parties contractantes s'engagent à s'en rapporter à une commission d'arbitres.

Cette commission sera composée d'un nombre égal d'arbitres choisis par les Hautes Parties contractantes et d'un arbitre choisi par la commission elle-même.

Artikel 4.

Ingeval zich eenige moeilijkheid mocht voordoen, naar aanleiding der uitlegging van deze overeenkomst, verbinden zich de Hooge contracteerende Partijen zich te zullen onderwerpen aan de uitspraak eener commissie van scheidsrechters.

Die commissie zal zijn samengesteld uit een gelijk aantal door de Hooge contracteerende Partijen gekozen scheidsrechters en uit eenen door de commissie zelve aangewezen scheidsrechter.

Article 5.

La présente convention est conclue pour cinq années, à partir du jour de l'échange des ratifications.

Dans le cas où aucune des deux Hautes Parties contractantes n'aurait notifié une année avant l'expiration de ce terme son intention d'en faire cesser les effets, la convention continuera d'être obligatoire jusqu'à l'expiration d'une année, à compter du jour où l'une des Parties l'aura dénoncée.

La présente convention sera ratifiée par Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, aussitôt qu'elle aura été approu-

Artikel 5.

De tegenwoordige overeenkomst wordt aangegaan voor vijf jaren, te rekenen van den dag der uitwisseling van de akten van bekrachtiging.

Ingeval geene van beide Hooge contracteerende Partijen één jaar vóór afloop van dien termijn haar voornemen te kennen gegeven heeft om de werking dezer overeenkomst te doen ophouden, zal deze van kracht blijven tot één jaar nadat zij door eene der Partijen zal zijn opgezegd.

De tegenwoordige overeenkomst zal door Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden, zoodra zij door de

vée par les deux Chambres des Etats-Généraux, et par Sa Majesté le Roi d'Italie aussitôt que faire se pourra.

Les ratifications en seront échangées à La Haye.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait en double expédition à la Haye, le 9 Janvier 1884.

Van der Does de Willebois.
Du Tour van Bellinchave.
E. Della Croce.

beide Kamers der Staten-Generaal zal zijn goedgekeurd, en door Zijne Majesteit den Koning van Italië zoodra mogelijk worden bekrachtigd.

De akten van bekrachtiging zullen te 'sGravenhage worden uitgewisseld.

Ten blijke waarvan de wederzijdsche gevolmachtigden te tegenwoordige overeenkomst hebben onderteekend en van hun zegel voorzien.

In dubbel gedaan te 's Gravenhage, den 9den Januari 1884.

Van der Does de Willebois.
Du Tour van Bellinchave.
E. Della Croce.

61.

PAYS-BAS, ITALIE.

Convention concernant l'arrestation provisoire de malfaiteurs; signée à Rome le 26 juillet 1886*).

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. No. 175.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas et Sa Majesté le Roi d'Italie, ayant jugé utile de règler par une convention additionnelle à celle, conclue à Florence, le 20 Novembre 1869, pour l'extradition réciproque des malfaiteurs, la matière de l'arrestation provisoire des individus dont l'extradition pourra être réclamée, du chef de l'un des faits mentionnés à l'article 2 de la dite convention, ont nommé à cet effet pour Leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas: M. Bernard Westenberg, Son Envoyé extraordinaire et Ministre pléni-

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden en Zijne Majesteit de Koning van Italië, nuttig geoordeeld hebbende door eene additioneele overeenkomst tot die, welke te Florence den 20sten November 1869 voor de wederzijdsche uitlevering van misdadigers gesloten is, het onderwerp te regelen der voorloopige aanhouding van de personen, wier uitlevering gevraagd zal kunnen worden ter zake van een der feiten vermeld in het tweede artikel van gezegde overeenkomst, hebben te dien einde tot Hunne gevolmachtigden benoemd, te weten:

Zijne Majesteit de Koning der Nederlanden den heer Bernard Westenberg, Hoogstdeszelfs buitengewoon

*) Les ratifications ont été échangées.

potentiaire près S. M. le Roi d'Italie, etc., etc., et

Sa Majesté le Roi d'Italie:

S. E. le Comte Nicolis de Robilant, Son Ministre des Affaires Etrangères, Sénateur du Royaume, etc., etc.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Article 1.

En attendant la demande d'extradition, l'arrestation provisoire de l'étranger dont l'extradition pourra être requise pour un des faits mentionnés à l'article 2 de la convention du 20 Novembre 1869 pourra être demandée du côté des Pays-Bas par tout juge d'instruction (juge commissaire), ou tout officier de justice; du côté de l'Italie par tout préteur, juge d'instruction ou procureur du Roi.

L'arrestation provisoire est soumise aux formes et aux règles prescrites par la législation du pays auquel la demande est faite.

La demande d'arrestation provisoire expédiée par la poste ou le télégraphe devra toujours être transmise par la voie diplomatique.

Article 2.

L'étranger arrêté provisoirement, aux termes des dispositions de l'article précédent, sera, à moins que son arrestation ne doive être maintenue pour un autre motif, mis en liberté, si dans le délai de vingt

Gezant en gevolmachtigd Minister bij Z. M. den Koning van Italië, enz. enz., en

Zijne Majesteit de Koning van Italië Zijne Excellentie graaf Nicolis de Robilant, Hoogstdeszelfs Minister van Buitenlandsche Zaken, lid van den Senaat des Koninkrijks, enz., enz.

Die, na elkander hunne volmachten te hebben medegedeeld, welke in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, omtrent de volgende artikelen zijn overeengekomen:

Artikel 1.

In afwachting der aanvrage om uitlevering zal de voorloopige aanhouding van den vreemdeling, wiens uitlevering verlangd zal kunnen worden wegens een der feiten, vermeld in het tweede artikel der overeenkomst van 20 November 1869, aangevraagd kunnen worden, van de zijde van Nederland door iederen rechter van instructie (rechter-commissaris) of iederen officier van justitie; van de zijde van Italië door iederen »praetor", rechter van instructie of procureur des Konings. De voorloopige aanhouding is onderworpen aan de vormen en de regelen, voorgeschreven door de wetgeving van het land, waaraan de aanvrage wordt gedaan.

De aanvrage om voorloopige aanhouding over de post of per telegraaf verzonden, zal altijd overgebracht moeten worden langs diplomatieken weg.

Artikel 2.

De ingevolge de bepalingen van het voorgaande artikel voorloopig aangehouden vremdeling zal, ten ware hij uit anderen hoofde in hechtenis behoort te blijven, in vrijheid worden gesteld indien niet binnen twintig

jours après la date du mandat d'arrestation provisoire, l'extradition n'a pas été demandée par la voie diplomatique, avec remise des documents requis.

Article 3.

L'article 3 de la convention du 20 Novembre 1869 est abrogé.

Article 4.

La présente convention additionnelle sera considérée comme partie intégrante de la convention principale à laquelle elle se rattache, et elle aura, par conséquent, la même valeur et la même durée.

Elle sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Rome, dans le délai de trois mois, ou plus tôt si faire se peut, mais elle ne sera exécutoire qu'à dater du vingtième jour après sa promulgation dans les formes prescrites par les lois des pays respectifs.

Fait en double expédition à Rome, le 26 Juillet 1886.

Westenberg.
C. Robilant.

dagen na de dagteekening van het bevel van voorloopige aanhouding, de uitlevering langs diplomatieken weg is aangevraagd, onder overlegging der vereischte bescheiden.

Artikel 3.

Het derde artikel der overeenkomst van 20 November 1869 vervalt.

Artikel 4.

De tegenwoordige additioneele overeenkomst zal beschouwd worden als integreerend deel van de hoofdovereenkomst waarop zij betrekking heeft en zij zal bijgevolg dezelfde kracht en denzelfden duur hebben.

Zij zal worden bekrachtigd en de bekrachtigingen er van zullen te Rome uitgewisseld worden binnen den termijn van drie maanden, of, zoo mogelijk, vroeger, maar zij zal eerst in werking treden, te rekenen van den twintigsten dag na hare afkondiging in de vormen, bij de wetten der beide landen voorgeschreven.

In dubbel opgemaakt te Rome, den 26sten Juli 1886.

Westenberg.
C. Robilant.

62.

PAYS-BAS, AUTRICHE-HONGRIE.

Déclaration relative à la propriété des marques de fabrique ou de commerce; signée à la Haye le 3 septembre 1886.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. No. 172.

L'article 5 du traité de commerce, signé le 26 Mars 1867, entre les Pays-Bas et l'Autriche-Hongrie n'étant plus entièrement conforme à la législation des Hautes Parties contractan-

Daar artikel 5 van het op 26 Maart 1867 tusschen Nederland en Oostenrijk-Hongarije gesloten handelsverdrag niet meer volkomen in overeenstemming is met de wetgeving der

tes et une modification de ses dispositions, relatives au dépôt des marques de fabrique et de commerce aux Pays-Bas et en Autriche-Hongrie, ayant été reconnue nécessaire, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, son convenus des dispositions suivantes:

Article I.

Les ressortissants de l'une des Hautes Parties contractantes qui, en vertu de l'article 5 du traité de commerce du 26 Mars 1867, désirent jouir dans les territoires de l'autre de la même protection que les nationaux, pour tout ce qui concerne la propriété des marques de fabrique ou de commerce, devront se conformer aux prescriptions en vigueur dans ces territoires.

En ce qui touche l'Autriche-Hongrie le dépôt des marques dont il s'agit devra donc s'effectuer à la chambre de commerce et de l'industrie à Vienne pour l'Autriche et à celle de Budapest pour la Hongrie.

Article II.

Le présent arrangement sera exécutoire de part et d'autre dès que la promulgation officielle en aura été faite dans les pays des Hautes Parties contractantes et il restera en vigueur aussi longtemps que le traité de commerce, mentionné dans l'article précédent, n'aura pas cessé d'être obligatoire.

En foi de quoi les soussignés ont dressé le présent acte, qu'ils ont revêtu du cachet de leurs armes.

Fait à la Haye, en double expédition le 3 Septembre 1886.

Le Ministre des Affaires Etrangères de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas,

van Karnebeek.

Hooge contracteerende Partijen en eene wijziging van het daarbij bepaalde ten opzichte der nederleging van fabrieks- en handelsmerken in Nederland en Ostenrijk-Hongarije noodzakelijk is bevonden, zijn de ondergeteekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, omtrent de volgende bepalingen overeengekomen:

Artikel I.

De onderdanen van eene der Hooge contracteerende Partijen, die krachtens artikel 5 van het handelsverdrag van 26 Maart 1867, binnen het gebied van de andere dezelfde bescherming als de nationalen, met betrekking tot den eigendom van fabrieks- en handelsmerken, wenschen te genieten, zullen zich moeten gedragen naar de in dat gebied van kracht zijnde voorschriften.

Derhalve zal wat Ostenrijk-Hongarije betreft, de nederlegging der hierbedoelde merken in Ostenrijk moeten plaats hebben bij de kamer van handel en nijverheid te Weenen, in Hongarije bij die te Budapest.

Artikel II.

Deze regeling zal over en weer in werking treden, zoodra zij in de landen der Hooge contracteerende Partijen officieel zal zijn afgekondigd, en van kracht blijven zoolang het handelsverdrag, bedoeld bij het voorgaand artikel, niet zal opgehouden hebben verbindend te zijn.

Ten blijke waarvan de ondergeteekenden deze akte hebben opgemaakt en van hun zegel voorzien.

Gedaan in dubbel te 's Gravenhage, den 3den September 1886.

De Minister van Buitenlandsche Zaken van Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden,

van Karnebeek.

L'Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohème etc., etc., etc., Roi Apostolique de Hongrie,

Comte *de Mülinen.*

De Buitengewone Gezant en Gevolmachtigde Minister van Zijne Majesteit den Keizer van Ostenrijk, Koning von Bohemen enz., enz., enz., Apostolisch Koning van Hongarije,

Comte *de Mülinen.*

63.

PAYS-BAS, BELGIQUE.

Déclaration relative à la protection concernant certaines catégories de prostituées; signée et échangée à Bruxelles le 18 décembre 1886.

Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden. No. 2.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Pays-Bas et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi des Belges, désirant prendre de commun accord des mesures de protection concernant certaines catégories de prostituées, les soussignés, Envoyé Extraordinaire et Ministre Plénipotentiaire des Pays-Bas et Ministre des Affaires Etrangères de Belgique, sont, par la présente déclaration, convenus de ce qui suit:

Article 1.

Le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement Belge s'engagent à concourir, autant que possible, dans les limites légales, à ce que les femmes et les filles, appartenant à l'un des deux Pays, qui, contre leur volonté, seraient réduites à se livrer à la prostitution dans l'autre Pays, soient sur leur demande ou sur la demande des personnes ayant autorité sur elles, renvoyées du Pays

De Regeering van Zijne Majesteit den Koning der Nederlanden en de Regeering van Zijne Majesteit den Koning der Belgen, wenschende in gemeen overleg maatregelen te nemen ter bescherming van ontuchtige vrouwen in zekere gevallen verkeerende, zijn de ondergeteekenden, Buitengewoon Gezant en Gevolmachigd Minister der Nederlanden en de Minister van Buitenlandsche Zaken van België, bij onderstaande verklaring omtrent het navolgende overeengekomen:

Artikel 1.

De Regeering der Nederlanden en de Belgische Regeering verbinden zich binnen de wettelijke grenzen, zooveel mogelijk te bevorderen, dat tot een der beide landen behoorende vrouwen en meisjes, welke tegen haar wil er toe gebracht mochten zijn zich in het andere land aan ontucht over te geven, hetzij op haar verzoek, hetzij op verzoek der personen die gezag over haar uitoefenen, uit het land

où elles se trouvent dans la direction du Pays auquel elles appartiennent.

Article 2.

Avant d'effectuer le renvoi d'une femme mariée ou d'une fille mineure selon les lois de son Pays d'origine, l'administration adressera aux personnes ayant autorité sur elle un avis mentionnant la date à laquelle le renvoi sera opéré et la localité vers laquelle la femme ou fille sera dirigée.

En foi de quoi les soussignés ont dressé la présente déclaration, qu'ils ont revêtue du cachet de leurs armes.

Fait en double expédition, à Bruxelles, le 18 Décembre 1886.

Le Prince de Chimay.
L. Gericke.

waar zij zich bevinden worden teruggezonden in de richting van het land waartoe zij behooren.

Artikel 2.

Alvorens de terugzending van eene getrouwde vrouw of van een volgens de wetten van het land harer herkomst, minderjarig meisje te doen plaats hebben, zal de overheid aan de personen, die gezag over haar uitoefenen, eene kennisgeving richten vermeldende den dag waarop de terugzending zal geschieden en de plaats waarheen de vrouw of het meisje zal opgezonden worden.

Ten blijke waarvan de ondergeteekenden de tegenwoordige verklaring hebben opgemaakt en van hun zegel voorzien.

Gedaan in dubbel te Brussel, den 18den Dezember 1886.

De Prins van Chimay.
L. Gericke.

Table chronologique.

1878.

Mai 13 — Juin 4.
1881. Sept. 21 — Oct. 10.
1886. Juill. 5—17.

Allemagne, Autriche-Hongrie etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales, réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1879.

Sept. 1. **Grande-Bretagne, Zoulus.** Convention de paix. 489

1880.

Mai 10. **Italie, Suisse.** Procès-verbal pour la rectification de la frontière entre les communes de Ronago et de Novazzano. 595

Oct. 31.
1881. Avril 20. **Italie, Bulgarie.** Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents. 597

1881.

Janv. 28.
Févr. 25. **Italie, Luxembourg.** Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents. 596

Mai 31.
Juin 7. **Italie, Colombie.** Notes échangées touchant la communication réciproque des publications officielles respectives. 599

Avril 20.
1880. Oct. 31. **Italie, Bulgarie.** Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents. 597

Sept. 21 — Oct. 10.
1878. Mai 13 — Juin 4.
1886. Juill. 5—17. **Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1882.

Mai 15. **Monaco.** Statuts de la famille souveraine. 694

Sept. 27. **Mexique, Guatémala.** Traité de délimitation. 670

1883.

Mars 28. **Italie, Suède et Norvége.** Déclaration modifiant les Déclarations du 1er mars 1875 et du 31 mars 1876 relatives au système du jaugeage des bâtiments. 600

Juin 25.	**Italie, Danemark.** Convention relative à l'assistance judiciaire.	601
Juin 28.	**Pays-Bas, France, Tunisie.** Déclaration relative à la soumission des sujets néerlandais en Tunisie à la juridiction française.	699
Juill. 6.	**Italie, Madagascar.** Convention d'amitié, de commerce et de navigation.	603
Juill. 25.	**Japon-Corée.** Traité concernant les Japonais résidant en Corée.	594
Sept. 1.	**Montenegro, Turquie.** Correspondance relative à la frontière turcs-monténégrine.	696
Oct. 5.	**Italie, Suisse.** Procès-verbal de délimitation.	604

1884.

Janv. 9.	**Pays-Bas, Italie.** Convention pour régler l'admission des sujets indigents des deux Pays au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux.	701
Mars 29.	**Italie, Russie.** Déclaration relative au système de jaugeage des bâtiments de commerce.	605
Juin 10.	**Italie, Luxembourg.** Convention pour régler l'admission des sujets indigents de chacune des deux parties contractantes au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux de l'autre.	616
Juin 2.	**Italie, Espagne.** Traité de commerce et de navigation.	606
Juin 11.	**Italie, Etats-Unis d'Amérique.** Convention supplémentaire relative à l'extradition des malfaiteurs.	617
Juin 26.	**Italie, Corée.** Traité d'amitié et de commerce.	619
Juill. 9.	**Italie, France.** Convention concernant la protection des oeuvres littéraires et artistiques.	645
Juill. 29.	**Italie, Belgique.** Déclaration relative au système de jaugeage des navires de mer.	651
Oct. 31. / 1885. Oct. 16.	**Mexique, Etats-Unis d'Amérique.** Arrangements concernant la prorogation de la Convention du 29 juillet 1882.	677
Nov. 12.	**Mexique, Etats-Unis d'Amérique.** Convention concernant la ligne de frontière des deux pays dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Colorado.	675
Nov. 12.	**Mexique, Etats-Unis d'Amérique.** Convention concernant la ligne de frontière dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Gila.	673
Déc. 21.	**Grande-Bretagne, Espagne.** Déclaration relative au commerce et à la navigation.	491

1885.

Févr. 14.	**Italie, France.** Déclaration pour régulariser le mouvement des produits dont l'exportation donne lieu à une restitution de droits.	652
Févr. 25.	**Mexique, Etats-Unis d'Amérique.** Convention additionnelle au traité de commerce du 20 janvier 1883.	679
Mars 10.	**Italie, Danemark.** Déclaration concernant le jaugeage des navires.	653
Mars 20.	**Haïti, Etats-Unis d'Amérique.** Protocole additionnel de la Convention faite dans le but de prolonger jusqu'au 28 Juillet 1883 le terme prévu par le Protocole de Convention signé à Washington pour la soumission à un arbitrage des réclamations dites Lazare et Pelletier.	589

Mai 21.	**Italie, Danemark.** Déclaration relative à l'assistance réciproque des marins délaissés.	654
Mai 28.	**Italie, Zanzibar.** Traité d'amitié et de commerce.	655
Juin 8.	**Mexique, Guatémala.** Protocole relatif au traité de délimitation du 27 sept. 1882.	680
Juillet 24.	**Grande-Bretagne, Guatémala.** Traité d'extradition.	492
Sept. 19.	**Italie, République orientale de l'Uruguay.** Traité de commerce et de navigation.	660
Sept. 27. / 1886. Août 17.	**Orange, Nouvelle République de l'Afrique du Sud.** Traité d'amitié et d'extradition.	698
Oct. 16. / 1884. Oct. 31.	**Mexique, Etats-Unis d'Amérique.** Arrangements concernants la prorogation de la Conventiou du 29 juillet 1882.	677
Déc. 11.	**Grande-Bretagne, Johore.** Arrangement concernant plusieurs points des relations entre les deux pays.	498
Déc. 15.	**Mexique, Suède et Norvége.** Protocole concernant le traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885.	681
Déc. 21.	**Italie, Grande-Bretagne, Egypte.** Déclaration concernant l'accession de l'Italie à la Convention conclue à Alexandrie le 4 août 1877 entre la Grande-Bretagne et l'Egypte pour la suppression du trafic des Esclaves.	669

1886.

Janvier 4—7.	**Grande-Bretagne, Espagne.** Corrrespondance relative aux îles Carolines.	500
Janv. 8.	**Grande-Bretagne, Espagne.** Protocole relative à la souveraineté de l'Espagne sur les archipels des Carolines et des Palaos.	502
Avril 26.	**Grande-Bretagne, Espagne.** Convention concernant les relations commerciales.	503
Avril 26 — Mai 6.	**Grèce, Allemagne, Autriche** etc. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce.	579
Avril 29.	**Japon, Etats-unis d'Amérique.** Traité d'extradition.	591
Juin 23.	**Grande-Bretagne, Salvador.** Arrangement relatif à la prolongation du traité d'amitié, de commerce et de navigation du 24 Oct. 1862.	515
Avril 30.	**Grande-Bretagne, Zanzibar.** Traité de commerce et de navigation.	504
Juillet 5—17. / 1878. Mai 13 — Juin 14. / 1881. Sept. 21 — Oct. 10.	**Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.	3
Juillet 24.	**Grande-Bretagne, Chine.** Convention concernant les relations amicales des deux pays en vue de la situation politique de Burmah et de Thibet.	516
Juill. 26.	**Pays-Bas, Italie.** Convention concernant l'arrestation provisoire de malfaiteurs.	704
Août 17. / 1885. Sept. 27.	**Orange, Nouvelle République de l'Afrique du Sud.** Traité d'amitié et d'extradition.	698
Sept. 3.	**Pays-Bas, Autriche.** Déclaration relative à la propriété des marques de fabrique et de commerce.	706
Oct. 25 — Nov. 5.	**Grèce, France.** Convention provisoire de commerce.	574
Nov. 10.	**Grande-Bretagne, Grèce.** Traité de commerce et de navigation, suivi d'une protocole.	518

Nov. 24.	**Grande-Bretagne, Russie.** Traité d'extradition.	525
Nov. 26.	**Grande-Bretagne, Roumanie.** Traité additionnel au traité de commerce des deux pays du 5 avril (24 mars) 1880.	535
Déc. 18.	**Pays-Bas, Belgique.** Déclaration relative à la protection de certaines catégories de prostituées.	708
Déc. 28.	**Grande-Bretagne, Italie.** Déclaration destinée à prolonger la validité de la Convention du 30 nov. 1860 pour la protection des droits d'auteurs.	538
Fév. 6—16.	**Grande-Bretagne, Egypte.** Correspondance relative à l'esclavage en Egypte.	541
Févr. 15.	**Grande-Bretagne, Autriche-Hongrie.** Déclarations concernant la franchise de tous droits d'entrée des montres et modèles importés par des commerçant voyageurs dans les territoires respectives des deux pays.	539
Fév. 17. / Mars 27.	**Hawaï, Samoa.** Confédération entre les deux Etats.	588
Mars 30. / Avril 11.	**Grèce, Autriche-Hongrie.** Convention provisoire destinée à régler les relations commerciales.	575
Avril 21.	**Grande-Bretagne, Belgique.** Déclaration destinée à modifier le traité d'extradition des deux pays du 20 mai 1876.	562
Juill. 22 — Août 3.	**Grande-Bretagne, Russie.** Correspondance relative aux affaires de l'Asie-Centrale et à la délimitation de la frontière nord-ouest de l'Afghanistan.	564

Table alphabétique.

Afrique du Sud. (République de l').

1885. Sept. 27. / 1886. Août 17. **Orange.** Traité d'amitié et d'extradition. 698

Allemagne.

1878. Mai 13 — Juin 4. / 1881. Sept. 21 — Oct. 10. / 1886. Juillet 5—17. **Autriche-Hongrie, Belgique** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales, réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1886. Avr. 26 – Mai 6. **Grèce, Autriche** etc. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce. 579

Autriche-Hongrie.

1878. Mai 13 — Juin 4. / 1881. Sept. 21 — Oct 10. / 1886. Juillet 5—17. **Allemagne, Belgique,** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1886. Avr. 26—Mai 6. **Grèce, Allemagne** etc. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce. 579

1886. Sept. 3. **Pays-Bas.** Déclaration relative à la propriété des marques de fabrique et de commerce. 706

1887. Fév. 15. **Grande-Bretagne.** Déclaration concernant la franchise de tous droits d'entrée des montres et modèles importés par des commerçant voyageurs dans les territoires respectives des deux pays. 539

1887. Mars 30. / Avril 11. **Grèce.** Convention provisoire destinée à régler les relations commerciales. 575

Belgique.

1878. Mai 13 — Juin 4. / 1881. Sept. 21 — Oct. 10. / 1886. Juillet 5—17. **Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de Convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une Convention internationale sur le tranport de marchandises par chemins de fer. 3

1884. Juil. 29. **Italie.** Déclaration relative au système de jaugeage des navires de mer. 651
1886. Déc. 18. **Pays-Bas.** Déclaration relative à la protection concernant certaines catégories de prostituées. 708
1887. Avril 21. **Grande-Bretagne.** Déclaration destinée à modifier le traité d'extradition des deux pays du 20 mai 1876. 562

Bulgarie.

1880. Oct. 31. / 1881. Avril 20. **Italie.** Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents. 597

Colombie.

1881. Mai 31. / Juin 7. **Italie.** Notes échangées touchant la communication réciproque des publications officielles respectives. 599

Corée.

1883. Juill. 25. **Japon.** Traité concernant les Japonais résidant en Corée. 594
1884. Juin 26. **Italie.** Traité d'amitié et de commerce. 619

Chine.

1886. Juill. 24. **Grande-Bretagne.** Convention concernant les relations amicales des deux pays en vue de la situation politique de Burmah et de Thibet. 516

Danemark.

1883. Juin 25. **Italie.** Convention relative à l'assistance judiciaire. 601
1885. Mars 10. **Italie.** Déclaration concernant le jaugeage des navires. 653
1885. Mai 21. **Italie.** Déclaration relative à l'assistance réciproque des marins délaissés. 654

Egypte.

1885. Déc. 21. **Italie, Grande-Bretagne.** Déclaration concernant l'accession de l'Italie à la Convention conclue à Alexandrie le 4 août 1877 entre la Grande-Bretagne et l'Egypte pour la suppression du trafic des Esclaves. 669
1887. Fév. 6—16. **Grande-Bretagne.** Correspondance relative à l'esclavage en Egypte. 541

Espagne.

1884. Juin 2. **Italie.** Traité de commerce et de navigation. 606
1884. Déc. 21. **Grande-Bretagne.** Déclaration relative au commerce et à la navigation. 491
1886. Jan. 4—7. **Grande-Bretagne.** Correspondance relative aux îles Carolines. 500
1886. Jan. 8. **Grande-Bretagne.** Protocole relative à la souveraineté de l'Espagne sur les archipels des Carolines et des Palaos. 502
1886. Avril 26. **Grande-Bretagne.** Convention concernant les relations commerciales. 503

Etats-Unis d'Amérique.

1884. Juin 11. **Italie.** Convention supplémentaire relative à l'extradition des malfaiteurs. 617

1884. Oct. 31. / 1885. Oct. 16. **Mexique.** Arrangements concernant la prorogation de la Convention du 29 juillet 1882. 677

1884. Nov. 12. **Mexique.** Convention concernant la ligne de frontière dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Gila. 673

1884. Nov. 12. **Mexique.** Convention concernant la ligne de frontière des deux pays dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Colorado. 675

1885. Fév. 25. **Mexique.** Convention additionnelle au traité de commerce du 20 janvier 1883. 679

1885. Mars 20. **Haïti.** Protocole additionnel de la Convention faite dans le but de prolonger jusqu'au 28 Juillet 1883 le terme prévu par le Protocole de Convention signé à Washington pour la soumission à un arbitrage des réclamations dites Lazare et Pelletier. 589

1886. Avril 29. **Japon.** Traité d'extradition. 591

France.

1878 Mai 13 — Juin 4. / 1881. Sept. 21 — Oct. 10. / 1886. Juillet 5—17. **Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de Convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1883. Juin 28. **Pays-Bas, Tunisie.** Déclaration concernant la soumission des sujets Néerlandais en Tunisie à la juridiction française. 699

1884. Juill. 9. **Italie.** Convention concernant la protection des oeuvres littéraires et artistiques et Protocole. 645

1885. Fév. 14. **Italie.** Déclaration pour régulariser le mouvement des produits dont l'exportation donne lieu à une restitution de droits. 652

1886. Oct. 25--Nov. 5. **Grèce.** Convention provisoire de commerce. 574

Grande-Bretagne.

1879. Sept. 1. **Zoulous.** Convention de paix. 489

1884. Déc. 21. **Espagne.** Déclaration relative au Commerce et à la navigation. 491

1885. Juillet 24. **Guatémala.** Traité d'extradition. 492

1885. Déc. 11. **Johore.** Arrangement concernant plusieurs points des relations entre les deux pays. 498

1885. Déc. 21. **Italie, Egypte.** Déclaration concernant l'accession à la Convention conclue à Alexandrie le 4 août 1877 entre la Grande-Bretagne et l'Egypte pour la suppression du trafic des Esclaves. 669

1886. Jan. 4—7. **Espagne.** Correspondance relative aux îles Carolines. 500

1886. Jan. 8. **Espagne.** Protocole relative à la souveraineté de l'Espagne sur les archipels des Carolines et des Palaos. 502

1886. Avril 26. **Espagne.** Convention concernant les relations commerciales. 503

1886. Avril 30. **Zanzibar.** Traité de commerce et de navigation. 504

1886. Juin 23. **Salvador.** Arrangement relatif à la prolongation du traité d'amitié, de commerce et de navigation du 24 Oct. 1862. 515

1886.	Juillet 24.	**Chine.** Convention concernant les relations amicales des deux pays en vue de la situation politique de Burmah et de Thibet.	516
1886.	Nov. 10.	**Grèce.** Traité de commerce et de navigation, suivi d'un protocole.	518
1886.	Nov. 24.	**Russie.** Traité d'extradition.	525
1886.	Nov. 26.	**Roumanie.** Traité additionnel au traité de commerce des deux pays du 5 avril (24 mars) 1880.	535
1886.	Déc. 28.	**Italie.** Déclaration destinée à prolonger la validité de la Convention du 30 nov. 1860 pour la protection des droits d'auteurs.	538
1887.	Fév. 6—16.	**Egypte.** Correspondance relative à l'esclavage en Egypte.	541
1887.	Fév. 15.	**Autriche-Hongrie.** Déclarations concernant la franchise de tous droits d'entrée des montres et modèles importés par des commerçant voyageurs dans les territoires respectives des deux pays.	539
1887.	Avril 21.	**Belgique.** Déclaration destinée à modifier le traité d'extradition des deux pays du 20 mai 1876.	562
1886.	Avr. 26 — Mai 6.	**Grèce, Allemagne** etc. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce.	579
1887.	Juil. 22 – Août 3.	**Russie.** Correspondance relative aux affaires de l'Asie-centrale et à la délimitation de la frontière nord-ouest de l'Afghanistan.	564

Grèce.

1886.	Avr. 26 — Mai 6.	**Allemagne, Autriche** etc. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce.	579
1886.	Oct. 25 – Nov. 5.	**France.** Convention provisoire de commerce.	574
1886.	Nov. 10.	**Grande-Bretagne.** Traité de commerce et de navigation, suivi d'un protocole.	518
1887.	Mars 30. / Avril 11.	**Autriche-Hongrie.** Convention provisoire destinée à régler les relations commerciales.	575

Guatémala.

1882.	Sept. 27.	**Mexique.** Traité de délimitation.	670
1885.	Juin 8.	**Mexique.** Protocole relatif au traité de délimitation du 27 sept. 1882.	680
1885.	Juillet 24.	**Grande-Bretagne.** Traité d'extradition.	492

Haïti.

1885.	Mars 20.	**Etats-unis d'Amérique.** Protocole additionnel de la Convention faite dans le but de prolonger jusqu'au 28 Juillet 1883 le terme prévu par le Protocole de Convention signé à Washington pour la soumission à un arbitrage des réclamations dites Lazare et Pelletier.	589

Hawaï.

1887.	Fév. 17. / Mars 27.	**Samoa.** Confédération entre les deux Etats.	588

Japon.

1883. Juillet 25.	**Corée**. Traité concernant les Japonais residant en Corée.	594
1886. Avril 29.	**Etats-unis d'Amérique**. Traité d'extradition.	591

Johore.

1885. Déc. 11.	**Grande-Bretagne**. Arrangement concernant plusieurs points des relations entre les deux pays.	498

Italie.

1878. Mai 13 — Juin 4. / 1881. Sept. 21 — Oct. 10. / 1885. Juillet 5—17.	**Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.	3
1880. Mai 10.	**Suisse**. Procès-verbal pour la rectification de la frontière entre les communes de Ronago et de Novozzaro.	595
1880. Oct. 31. / 1881. Avril 20.	**Bulgarie**. Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents.	597
1881. Jan. 28. / Fév. 25.	**Luxemburg**. Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents.	596
1881. Mai 31. / Juin 7.	**Colombie**. Notes échangées touchant la communication réciproque des publications officielles respectives.	599
1883. Mars 28.	**Suède et Norvége**. Déclaration modifiant les Déclarations du 1er mars 1875 et du 31 mars 1876 relatives au système du jaugeage des bâtiments.	600
1883. Juin 25.	**Danemark**. Convention relative à l'assistance judiciaire.	601
1883. Juill. 6.	**Madagascar**. Convention d'amitié, de commerce et de navigation.	603
1883. Oct. 5.	**Suisse**. Procès-verbal délimitation.	604
1884. Janv. 9.	**Pays-Bas**. Convention pour régler l'admission des sujets indigents des deux Pays au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux.	701
1884. Mars 29.	**Russie**. Déclaration relative au système de jaugeage des bâtiments de commerce.	605
1884. Juin 2.	**Espagne**. Traité de commerce et de navigation.	606
1884. Juin 10.	**Luxembourg**. Convention pour régler l'admission des sujets indigents de chacune des deux parties contractantes au bénéfice de l'assistance gratuite devant les Tribunaux de l'autre.	616
1884. Juin 11.	**Etats-unis d'Amérique**. Convention supplémentaire relative à l'extradition des malfaiteurs.	617
1884. Juin 26.	**Corée**. Traité d'amitié et de commerce.	619
1884. Juill. 9.	**France**. Convention concernant la protection des oeuvres littéraires et artistiques et Protocole.	645
1884. Juill. 29.	**Belgique**. Déclaration relative au système de jaugeage des navires de mer.	651
1885. Fév. 14.	**France**. Déclaration pour régulariser le mouvement des produits dont l'exportation donne lieu à une restitution de droits.	652
1885. Mars 10.	**Danemark**. Déclaration concernant le jaugeage des navires.	653

1885. Mai 21.	**Danemark.** Déclaration relative à l'assistance réciproque des marins délaissés.	654
1885. Mai 28.	**Zanzibar.** Traité d'amitié et de commerce.	655
1885. Sept. 19.	**République orientale de l'Uruguay.** Traité de commerce et de navigation.	660
1885. Déc. 21.	**Grande-Bretagne, Egypte.** Déclaration concernant l'accession de l'Italie à la Convention conclue à Alexandrie le 4 août 1877 entre la Grande-Bretagne et l'Egypte pour la suppression du trafic des Esclaves.	669
1886. Avril 26—Mai 6.	**Grèce, Allemagne etc.** Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce.	579
1886. Juill. 26.	**Pays-Bas.** Convention concernant l'arrestation provisoire de malfaiteurs.	704
1886. Déc. 28.	**Grande-Bretagne.** Déclaration destinée à prolonger la validité de la Convention du 30 nov. 1860 pour la protection des droits d'auteurs.	538

Luxembourg.

1878. Mai 13—Juin 4. / 1881. Sept. 21—Oct. 10. / 1886. Juill. 5—17.	**Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.	3
1881. Jan. 28. / Fév. 25.	**Italie.** Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des malades indigents.	596
1884. Juin 10.	**Italie.** Convention pour régler l'admission des sujets indigents de chacune des deux parties contractantes au bénéfice de l'assistance gratuite devant les tribunaux de l'autre.	616

Madagascar.

1883. Juill. 6.	**Italie.** Convention d'amitié, de commerce et de navigation.	603

Mexique.

1882. Sept. 27.	**Guatémala.** Traité de délimitation.	670
1884. Oct. 31. / 1885. Oct. 16.	**Etats-Unis d'Amérique.** Arrangements concernant la prorogation de la Convention du 29 juill. 1882.	677
1884. Nov. 12.	**Etats-Unis d'Amérique.** Convention concernant la ligne de frontière des deux pays dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Colorado.	672
1884. Nov. 12.	**Etats-Unis d'Amérique.** Convention concernant la ligne de frontière dans le cours des fleuves Rio Grande et Rio Gila.	673
1885. Fév. 25.	**Etats-Unis d'Amérique.** Convention additionnelle au Traité de commerce du 20 janvier 1883.	679
1885. Juin 5.	**Guatémala.** Protocole relatif au traité de délimitation du 27 sept. 1882.	680
1885. Déc. 15.	**Suède et Norvége.** Protocole concernant le traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885.	681

Monaco.

1882. Mai 15. Statuts de la famille souveraine. 694

Montenegro.

1883. Sept. 1. **Turquie**. Correspondance relative à la frontière turcs-monténégrine. 696

Orange.

1885. Sept. 27. / 1886. Août 17. **Nouvelle République de l'Afrique du Sud.** Traité d'amitié et d'extradition. 712

Pays-Bas.

1878. Mai 13—Juin 4. / 1881. Sept. 21—Oct. 10. / 1886. Juill. 5—17. **Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des Conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1883. Juin 28. **France, Tunisie**. Déclaration relative à la soumission des sujets néerlandais en Tunisie à la juridiction française. 699

1884. Janv. 9. **Italie**. Convention pour régler l'admission des sujets indigents des deux Pays au bénéfice de l'sssistance gratuite devant les tribunaux. 701

1886. Juill. 26. **Italie**. Convention concernant l'arrestation provisoire de malfaiteurs. 704

1886. Sept. 3. **Autriche**. Déclaration relative à la propriété des marques de fabrique et de commerce. 706

1886. Déc. 18. **Belgique**. Déclaration relative à la protection de certaines catégories de prostituées. 708

Roumanie.

1886. Nov. 26. **Grande-Bretagne**. Traité additionnel au traité de commerce des deux pays du 5 avril (24 mars) 1880. 535

Russie.

1878. Mai 13—Juin 4. / 1881. Sept. 21—Oct. 10. / 1886. Juill. 5—17. **Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des conférences internationales réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1884. Mars 29. **Italie**. Déclaration relative au système de jaugeage des bâtiments de commerce. 605

1886. Avril 26-Mai 6. **Grèce, Allemagne** etc. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce. 579

1886. Nov. 24. **Grande-Bretagne**. Traité d'extradition. 525

1887. Juill. 22-Août 3. **Grande-Bretagne**. Correspondance relative aux affaires de l'Asie-Centrale et à la délimitation de la frontière nord-ouest de l'Afghanistan. 564

Salvador.

1886. Juin 23. **Grande-Bretagne.** Arrangement relatif à la prolongation du traité d'amitié, de commerce et de navigation du 24 Oct. 1862. 515

Samoa.

1887. Fév. 17. / Mars 27. **Hawaï.** Confédération entre les deux pays. 588

Suède et Norvége.

1883. Mars 28. **Italie.** Déclaration modifiant les Déclaration, du 1er mars 1875 et du 31 mars 1876 relatives au système de jaugeage des bâtiments. 600

1885. Déc. 15. **Mexique.** Protocole concernant le traité d'amitié, de commerce et de navigation conclu le 29 juillet 1885. 681

Suisse.

1878. Mai 13—Juin 4. / 1881. Sept. 21—Oct. 10. / 1886. Juill. 5—17. **Allemagne, Autriche-Hongrie** etc. Documents, projets de convention et procès-verbaux des conférences internationales, réunies à Berne, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. 3

1880. Mai 10. **Italie.** Procès-verbal pour la rectification de la frontière entre les communes de Ronago et de Novazzano 595

1883. Oct. 5. **Italie.** Procès-verbal de délimitation. 604

Tunisie.

1883. Juin 28. **Pays-Bas, France.** Déclaration concernant la soumission des sujets néerlandais en Tunisie à la juridiction française. 9 69

Turquie.

1883. Sept. 1. **Montenegro.** Correspondance relative à la frontière turcs-monténégrine. 696

Uruguay (République orientale de l').

1885. Sept. 19. **Italie.** Traité de commerce et de navigation. 660

Zanzibar.

1885. Mai 28. **Italie.** Traité d'amitié et de commerce. 655

1886. Avril 30. **Grande-Bretagne.** Traité d'amitié, de commerce et de navigation. 504

Zoulous.

1879. Sept. 1. **Grande-Bretagne.** Convention de paix. 489

Table analytique des matières contenues dans le XIIIe volume.

Amitié v. Commerce.
Armements. Correspondance diplomatique relative aux armements de la Grèce 579.
Arrestation provisoire de malfaiteurs. Pays-Bas-Italie 704.
Assistance judiciaire gratuite. Admission des sujets indigents au bénéfice de l' —. Italie-Danemark 601. Italie-Luxembourg 616. Pays-Bas-Italie 701.
Avant-projet suisse d'une convention réglant les transports internationaux par chemins de fer 6.
Boissons. Convention pour régler le trafic des —. Italie-Siam 642.
Carolines. Correspondance relative aux îles —. Grande-Bretagne-Espagne 500. Souveraineté de l'Espagne sur les archipels des —. Grande-Bretagne-Espagne 502.
Chemins de fer. Convention internationale sur le transport de marchandises par — 3. 317.
Commerce. Déclaration relative au —. Grande - Bretagne - Espagne 49 503; Grande-Bretagne-Johore 498; Grande-Bretagne-Zanzibar 504; Grande-Bretagne-Salvador 515; Grande-Bretagne-Grèce 518; Grande - Bretagne - Roumanie 535; Grande-Bretagne-France 574; Grande-Bretagne-Autriche-Hongrie 575; Italie - Madagascar 603; Italie-Russie 605; Italie-Espagne 606; Italie-Corée 619; Italie-Zanzibar 655; Italie-République orientale de l'Uruguay 660; Mexique-Suède et Norvége 681.
Communication des publications officielles. Notes échangées touchant la —. Italie-Colombie 599.
Conférences, chargées d'élaborer une convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer 3.
Contrat de transport 10.
Délimitation v. frontière.
Droits d'auteurs. Protection des —. Grande-Bretagne-Italie 538.
Droit de l'expéditeur ou du destinataire de disposer de la marchandise en cours de transport 14.
Droit d'intenter l'action en indemnité et compétence 20.
Échange. Notes échangées touchant la Communication des publications officielles —. Italie-Colombie 599.
Emballage 11.
Esclavage. Correspondance relative à l' — en Egypte Grande - Bretagne-Egypte 541; Italie-Grande-Bretagne-Egypte 669.
Exportation. Déclaration pour régulariser le mouvement des produits dont l' — donne lieu à une restitution des droits. Italie-France 652.
Extradition. Grande-Bretagne-Guatémala 492; Grande - Bretagne - Russie 525; Grande-Bretagne-Belgique 562; Japon - Etats - Unis d'Amérique 591; Italie - Etats - Unis d'Amérique 617; Orange - République de l'Afrique du Sud 698; Pays-Bas-Italie 704.
Frontière. Correspondance relative à la délimitation de la — nord-ouest de

l'Afghanistan. — Grande-Bretagne-Russie 564. Procès-verbal pour la rectification de la — entre les communes de Ronago et de Novazzano. — Italie-Suisse 595; Mexique-Etats-Unis d'Amérique 673 675; Montenegro-Turquie 696.

Franchise de montres. Grande-Bretagne-Autriche-Hongrie 539.

Jaugeage des bâtiments. — Italie-Suède et Norvége 600; Italie-Russie 605; Italie-Belgique 651; Italie-Danemark 653.

Juridiction. Soumission des sujets à la —. Pays-Bas-France-Tunisie 699.

Lettre de voiture, Forme de la — internationale 8.

Marins délaissés. Assistance réciproque des —. Italie-Danemark 654.

Marques de fabrique et de commerce. Protection des —. Pays-Bas-Autriche-Hongrie 706.

Malades indigents. Notes échangées pour régler l'assistance réciproque des —. Italie-Luxembourg 596; Italie-Bulgarie 597.

Navigation v. Commerce.

Objets, liste des — admis au transport sous certaines conditions 40. 360. 467.

Obligation de transporter par service direct les marchandises sur le réseau des chemins de fer des Etats contractants 6.

Oeuvres littéraires et artistiques. Convention concernant la protection des —. Italie-Siam 645.

Office central. Projet de règlement relatif à l'institution d'un — 285. 349. 423.

Paix. Grande-Bretagne-Zoulous 489.

Palaos. Souveraineté de l'Espagne sur les archipels des —. Grande-Bretagne-Espagne 502.

Papiers d'accompagnement. 12.

Projet d'un traité réglant les transports internationaux par chemins de fer émané de commissaires allemands 6.

Prostituées. Pays-Bas-Belgique 708.

Publications officielles. Communication des —. Italie-Colombie 599.

Question orientale. Grèce-Allemagne-Autriche-Grande-Bretagne, Italie, Russie 579.

Relations amicales. Grande-Bretagne-Chine 516.

Responsabilité de l'expéditeur pour les indications contenues dans la lettre de voiture 10.

Responsabilité des Chemins de fer 22.

Souveraineté de l'Espagne sur les archipels des Palaos. — Grande-Bretagne-Espagne 502.

Sujets japonais résidant en Corée. — Japon-Corée 594.

Statuts de la famille souveraine Monaco 694.

Transport de marchandises par chemins de fer 3.

Fin du treizième volume.

Law
131547
Author Martens, Georg Friedrich von (ed.) Internat
M376rh
Title [Recueil de traités]: Nouveau recueil... par Samwer,
Hopf [et Stoerk]. Ser. 2. Vol. 12

UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY

Do not
remove
the card
from this
Pocket.

Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU